



# SEVILLA, ANDALUCIA Y AMÉRICA. LA ETAPA INICIAL

## AMERICAE PARS QVARTA.

Sive,

Infignis & Admiranda Historia de repera  
primùm Occidentali India à Christophoro  
Columbo Anno M. ccccxcii

Scripta ab Hieronymo Bezono Mediolanense,  
qui ibic ànis xiiii. verfatús, diligèter omnia observavit.

Addita ad singula ferè capita, non contemnenda scholia  
in quibus agitur de earum etiam gentium idololatria.  
Accelsit præterea illarum Regionum Tabula  
chorographica.

*Omnia elegantibus figuris in aes incisís expressa à Theodoro de Bry Leodiense, cive*

*Francosurtenfí Anno dñi M. xciiii. Ad  
Invistis. Rudolph. II. Rom. Imperator.  
Cum prævilegio S. C. Maiest. lat.*

PABLO EMILIO PÉREZ-MALLAÍNA (coord.)







PABLO EMILIO PÉREZ-MALLAÍNA BUENO (COORD.)

# SEVILLA, ANDALUCIA Y AMÉRICA. LA ETAPA INICIAL



REAL ACADEMIA SEVILLANA DE BUENAS LETRAS

SEVILLA, 2024

Reservados todos los derechos. Ni la totalidad ni parte de este libro puede reproducirse o transmitirse por ningún procedimiento electrónico o mecánico, incluyendo fotocopia, grabación magnética o cualquier almacenamiento de información y sistema de recuperación, sin permiso escrito de la Real Academia Sevillana de Buenas Letras.



### **Motivo de cubierta**

Alegoría de América.

Grabado de Theodor de Bry, 1594

© Real Academia Sevillana de Buenas Letras.

C/ Abades, 14 - 41004 Sevilla.

Tfno.: 954 225 174.

Correo electrónico: [academia@academiasevillanadebuenasletras.org](mailto:academia@academiasevillanadebuenasletras.org)

Web: <https://academiasevillanadebuenasletras.org/>

© Pablo-Emilio Pérez-Mallaína Bueno (editor científico), 2024

© Por los textos, los autores, 2024.

### **Diseño gráfico y maquetación**

Páginas del Sur S.L.

### **Imprenta**

Artes Gráficas Moreno

### **ISBN**

978-84-09-64077-5

### **Depósito Legal**

SE 1989-2024

Versión digital en <https://www.academiasevillanadebuenasletras.org/monografias/>



Licencia Creative Commons

Reconocimiento-NoComercial-SinObraDerivada

4.0 Internacional

CC BY-NC-ND

# ÍNDICE

**INTRODUCCIÓN ..... 7**

Pablo E. Pérez-Mallaína

**CAPÍTULO I**

**CUANDO CHINA DOMINABA LOS MARES.**

**LAS ARMADAS DE ZHENG HE, 1404-1433..... 17**

Pablo E. Pérez-Mallaína

**CAPÍTULO II**

**LA TIERRA QUE TRAÍAN DIBUJADA.**

**LOS VIAJES ANDALUCES Y LA PRIMERA**

**CARTOGRAFÍA DEL NUEVO MUNDO..... 49**

José María García Redondo

**CAPÍTULO III**

**EL PARAÍSO PERDIDO. LOS HABITANTES**

**DEL MAR CARIBE FRENTE AL DESAFÍO**

**DE LA CONQUISTA ESPAÑOLA ..... 83**

Rocío Delibes Mateos

**CAPÍTULO IV**

**SEVILLA Y LA PRIMERA ORGANIZACIÓN ADMINISTRATIVA**

**DE LAS INDIAS ESPAÑOLAS (1503-1543)..... 111**

Ramón María Serrera





## INTRODUCCIÓN

**E**l presente volumen traslada a la imprenta el ciclo de cuatro conferencias americanistas llevado a cabo en el mes de noviembre de 2023 por la Real Academia Sevillana de Buenas Letras con el patrocinio de la Fundación Unicaja. Se trata de la tercera obra impresa de un total de cinco previstas, bajo el título general de *Sevilla, Andalucía y América: conocer para unir*. Las dos primeras, por coincidir en el tiempo con la conmemoración del quinto centenario de la primera circunnavegación del planeta, tuvieron como temática principal a las dos figuras más importantes de estos hechos: Fernando de Magallanes y Juan Sebastián Elcano. Ésta que aquí se presenta, tiene como eje vertebrador los comienzos de la colonización española en América, en especial conectándola con Sevilla, como ciudad elegida por la Corona como centro de coordinación en todo lo referente a navegación, emigración y comercio, y, por extensión, al conjunto de la región andaluza, de la que la ciudad hispalense hacía de cabecera. Por ello se ha titulado: *Sevilla, Andalucía y América. La etapa inicial*.

Muchos serían los temas que podrían haberse tratado para ilustrar los primeros tiempos de las relaciones entre las tierras de las dos orillas del Atlántico, pero al final era preciso escoger. No se puede intentar reproducir todos los aspectos ante el peligro que nos pase como en el cuento del país de los cartógrafos con el que nos deleitó Borges. Ya saben: era una tierra donde se hacían mapas tan exactos y grandes, que el de una región ocupaba el espacio de una ciudad y el del imperio se extendía por toda una región, hasta que,

intentando el colmo de la perfección, construyeron un mapa del imperio tan grande como el imperio mismo, lo que resultó del todo inútil. Ni es posible, ni sirve para nada, reproducir la realidad a escala 1/1. Por ello hemos seleccionado cuatro asuntos.

En primer lugar trataremos las grandes navegaciones chinas del siglo XV, la centuria en la que se descubrió América y las naos portuguesas llegaron a la India, y lo hacemos porque Europa Occidental no fue, ni muchos menos, la primera región del mundo en dominar las rutas marítimas en esa crucial centuria y, en relación con los grandes descubrimientos geográficos, los hechos podrían haber sucedido de manera muy distinta a lo que recogen las efemérides históricas. En segundo lugar trataremos de un conjunto de expediciones, los llamados Viajes Andaluces, que fueron fundamentales para delimitar el contorno del continente que surgía ante los ojos de los navegantes, la mayoría de ellos andaluces y que habían partido de puertos de esta región. Después conoceremos a la primera gran cultura indígena americana que entró en contacto con los colonos del Viejo Mundo, la de los taínos, para, finalmente, tratar de las primeras instituciones creadas en España y en América para administrar aquel vasto continente.

Aunque frecuentemente muchos hechos históricos parecen inevitables y tendemos a pensar que las cosas no pueden suceder de otra manera, lo cierto es que son muchos los caminos que pueden llevarnos al mismo lugar. Explicar por qué un caminante es el primero en llegar a la meta no siempre es fácil por depender de multitud de variables, entre las que la fortuna también suele estar presente. Por ello, la primera de las conferencias versó sobre el gran poder que el imperio chino bajo la dinastía Ming desplegó en los océanos Pacífico e Índico durante el siglo XV, el mismo en el que comenzaron los grandes viajes de exploración de los reinos del occidente europeo. Al mismo tiempo que pequeñas flotillas portuguesas y españolas recorrían las costas occidentales de África y redescubrían los archipiélagos atlánticos como Canarias, Azores o Madeira, unas poderosísimas armadas chinas llegaban hasta las costas orientales del continente a la altura de Tanzania y Mozambique. Las dirigía el almirante Zheng He, enviado por el emperador Yonglé, el tercero de la dinastía Ming, y aunque se ha exagerado mucho el número de sus barcos y el tamaño de las embarcaciones, eran, desde luego, unas expediciones formidables. Si los chinos hubieran proseguido su camino hacia

el sur y doblado el cabo de Buena Esperanza, sin duda hubieran aniquilado, si así lo hubieran querido, a las embarcaciones europeas y podrían haber alcanzado las costas de la península Ibérica y quién sabe si las del continente americano. Sin duda, el mundo hubiera cambiado.

Sin embargo, a partir de la segunda mitad del siglo XV, los buques chinos dejaron de aparecer por las costas africanas y cedieron el océano a los europeos que en sus navegaciones se toparon con América y luego con Australia, territorios que acabaron quedando bajo su autoridad, mientras China volvía a replegarse sobre si misma en una lucha constante con los nómadas de las estepas del centro de Asia. Este hecho crucial para la historia del mundo es el objeto del primer capítulo de este libro y permite comprender mejor por qué fueron posibles los viajes colombinos, y como los acontecimientos que parecen inevitables e impelidos por la inercia de la historia, muchas veces han estado a punto de no suceder. Al mismo tiempo, no nos extrañará que la expansiva política de la China del siglo XXI haya convertido al almirante Zhen He, conocido también como el Colón oriental, en un verdadero héroe, porque, hoy en día, los chinos han vuelto y la historia están cambiando....

La segunda parte de este libro trata de algunas de las primeras navegaciones de españoles y portugueses a las costas americanas, así como las incipientes representaciones gráficas de las tierras que estaban apareciendo antes sus ojos.

Las cuatro expediciones de Cristóbal Colón han sido ampliamente tratadas y suelen ser bien conocidas, no solo por los especialistas, sino por el público en general, sin embargo, hay una serie de viajes realizados entre 1495 y 1502 que tuvieron una especial trascendencia, sobre todo desde el punto de vista del avance de los conocimientos geográficos, y que, sin embargo, resultan mucho menos célebres. Un eminente americanista, el profesor Demetrio Ramos, los llamó “viajes de descubrimiento y rescate”, en donde el término “rescate” refleja la forma en la que los navegantes de la época llamaban al comercio con los indígenas, intercambiando objetos de bajo valor en Europa, pero desconocidos y muy apreciados por los indígenas, como espejos, tijeras, cuchillos, bonetes colorados o cuentas de vidrio de colores, por perlas o por oro. Aunque hay que reconocer que en ocasiones el comercio se simultaneaba con la pura rapiña. Otro eminente especialista, el Dr. Morales Padrón, prefería agrupar estas expediciones bajo la designación de “Viajes Andaluces”, que es la de-

nominación que seguimos en esta obra. La razón es clara: todas ellas salieron de diferentes puertos de la Andalucía Occidental, con tripulaciones y pilotos mayoritariamente de estos lugares y financiación también mayoritariamente local, con aportes de banqueros italianos asentados en el sur de España.

Las expediciones tratadas son, por ejemplo, la dirigida por Alonso de Ojeda, Juan de la Cosa y Américo Vespucio (en su condición de representante de los Medici, los poderosos, banqueros florentinos), la de Vicente Yáñez Pinzón, o la de Rodrigo de Bastidas. En común, además de la procedencia de sus tripulaciones y sus puertos de partida, tenían ser consecuencia de la caída en desgracia de Cristóbal Colón, que, debido a la mala gestión realizada en su asentamiento en la Española y a la falta de resultados económicos, perdió la exclusividad de viajar a las Indias, al mismo tiempo que los Reyes Católicos abrieron el continente a la acción del lucro privado. Entonces, veteranos de los primeros viajes colombinos, asociados con financieros locales e italianos, lanzaron estas expediciones para conseguir las riquezas que se le resistían a los Colón. El campo de estas expediciones fue la costa norte de Suramérica, incluyendo también por el oeste parte de Centroamérica, y descendiendo en latitud sur más allá del cabo de San Agustín, que forma el ángulo más oriental de la costa del actual Brasil. El resultado más relevante desde el punto de vista geográfico sería la constatación de que aquellas tierras no eran parte de Asia, sino un nuevo continente desconocido hasta entonces por los europeos. No es casual que entre los navegantes de estos viajes se encontrase Américo Vespucio, que navegó tanto al servicio de España como de Portugal y cuyas cartas enviadas a Florencia, cayeron en manos de los intelectuales del llamado Gimnasio de los Vosgos (en Lorena) los cuales por primera vez dieron el nombre de América a las nuevas tierras.

Uno de los componentes del Gimnasio de los Vosgos, el geógrafo y cartógrafo Martin Waldseemüller, fabricó en 1507 el primer mapa en el que el topónimo “América” aparecía escrito para designar el Nuevo Mundo. Pero, con anterioridad, otros cartógrafos y pilotos ya habían dibujado las tierras que iban apareciendo ante ellos, así tenemos el famoso mapamundi de Juan de la Cosa, fechado en el año 1500, o los producidos por los magníficos cartógrafos portugueses, como Pedro Raynel y su hijo Jorge. Todos ellos fabrican una imagen del mundo, que hoy sigue siendo pre-

ponderante y que, ya que no hay ningún mapa inocente, contribuyeron a colocar a la península Ibérica en el centro del mapa, que era entonces como decir en el centro del mundo.

Una tercera conferencia versó sobre un tema crucial: las relaciones entre los europeos y el primer gran pueblo indígena con el que entraron en contacto, los taínos, que habitaban las Antillas Mayores y el norte de las Antillas Menores. Este pueblo de lengua arahuaca procedente de las costas suramericanas, en especial de la desembocadura del Orinoco, estaba formado por grupos de agricultores superiores, expertos ceramistas y constructores de notables esculturas en piedra y madera. Sus enemigos mortales eran los caribes, un pueblo guerrero, que desde la costa venezolana subía el arco antillano, empujando a los taínos a los que una vez vencidos solían comérselos en banquetes antropofágicos, pues no en vano de caribe deriva el término caníbal.

Paradójicamente, la descripción de estos aspectos culturales de los pueblos antillanos se ve eclipsada por el estudio de sus relaciones con los colonos europeos que los llevaron a la extinción, de tal manera que las diversas interpretaciones dadas por los investigadores sobre este proceso son tan ilustrativas como la propia descripción de la cultura de los arahuacos. Colón, el primero que habló de ellos, dijo que vivían en un paraíso y lo curioso es que muchos académicos actuales siguen pensando lo mismo, sin tener en cuenta que el almirante pronto se dio cuenta que ni las Antillas eran paradisiacas, ni sus habitantes unos dóciles corderos. Nada más llegar de su segundo viaje, los taínos (que no eran tan belicosos como los caribes) habían masacrado a los casi 40 hombres que dejó allí en su primera expedición. Posteriormente, la ambición de los colonos por explotarlos como mano de obra y, sobre todo, las enfermedades, acabaron en medio siglo con los taínos como cultura independiente.

A partir de este hecho, las interpretaciones de los historiadores están normalmente cargadas de prejuicios, lo que nos lleva a conocer mejor la ideología de los propios estudiosos que a los indígenas caribeños. Una forma muy común es lanzar cifras no contrastadas de la población desaparecida: cuantos menos habitantes existiesen al principio, más reducido sería el impacto de la colonización, y cuantos más indígenas hubiera inicialmente, mayor

sería la magnitud de la hecatombe. Por eso, se llegan a contabilizar tres millones de habitantes en las Antillas en 1492 y, también, se cuentan por millones los nativos esclavizados en el Caribe y en otras regiones, tomando como ciertas unas cifras que sólo son especulaciones, ya que hasta los años 70 del siglo XVI, con los cuestionarios enviados por el Consejo de Indias y la geografía de López de Velasco, no se posee ningún dato global de la población americana con una cierta garantía de verosimilitud.

Así pues, en el tercer capítulo encontraremos un tema del mayor interés humano e historiográfico. La Corona española trató de frenar con leyes justas las injusticias cometidas contra los taínos, pero es difícil que las leyes detengan la ambición desmedida y mucho menos a los virus. En cualquier caso, según decía Castelar, todos los pueblos han llevado en algún momento en sus tobillos la marca de las cadenas y no parece que sea conveniente acercarse a los problemas históricos con disyuntivas entre paraísos e infiernos, entre buenos y malos, porque en la Historia hay que hablar de posiciones de poder y posiciones de subordinación. Cuando los sojuzgados se convierten en dominadores es frecuente que imiten los comportamientos de sus antiguos señores, y, si no, que les pregunten a los palestinos de Gaza cómo los tratan los herederos de quienes penaron en los campos de concentración del Tercer Reich. Curiosa paradoja, no menor que el mismo cristianismo, que estuvo condenado a los leones, y que terminase derribando a sangre y fuego los templos paganos una vez se convirtió en religión oficial del imperio.

¿Pero desaparecieron los taínos completamente? Todo parece apuntar que no. El mestizaje, que es uno de los grandes aportes de la colonización española, tal vez el más importante, hace que por el cuerpo de los actuales habitantes de las Antillas Mayores siga corriendo algo de sangre taína. Los recientes estudios de ADN mitocondrial estiman que entre el 15 % y el 30% de la población actual tiene rasgos de los primitivos habitantes de las grandes Antillas. Tampoco ha desaparecido por completo su idioma, es más, muchas de sus palabras han pasado al español de España y del resto de América, sí no, baste con exponer una pequeña lista de los cientos de términos arahuacos que usamos todos los hispanohablantes. Ahí van algunos: *maíz*, *batata*, *tabaco*, *papaya*, *ají*, y *caoba* entre las plantas, los frutos y los árboles. *Caimán*, *iguana*, *tiburón*, *carey*, y *loro*, entre los animales.

Objetos e instrumentos como *hamaca*, *canoa*, *piragua*, *bohío*, *enagua*; fenómenos atmosféricos tan sonoros como *huracán*, o situaciones de liderazgo como *cacique*, una de los términos que desgraciadamente más se pronuncia en español. Para compensar, concluimos con la palabra *barbacoa*, de mucho más grato recuerdo.

Finalmente, el último capítulo nos muestra los principales instrumentos políticos creados para lograr la difícil tarea de administrar aquel incipiente imperio ultramarino, que pasó de ocupar unos pocos miles de kilómetros cuadrados a finales del siglo XV a extenderse por dos millones de kilómetros cuadrados a mediados del siglo siguiente.

Teniendo en cuenta que para la monarquía hispana la principal justificación de su presencia en América era la cristianización de los habitantes de aquellas tierras, resultaba una ardua tarea hacer compatible esta labor evangélica con la explotación laboral de los indígenas llevada a cabo por los primeros colonos. Así surgirán una serie de conjuntos normativos como las Leyes de Burgos (1512) o las Leyes Nuevas (1542) en las que tratan de regular de una manera justa la relación entre colonos y nativos.

Un problema no menos importante fue el tipo de autoridades que debían representar el poder del rey en aquellas tierras. Así se pasará del monopolio de Cristóbal Colón, nombrado gobernador y virrey, es decir, nada más y nada menos que encarnación del monarca en aquellas tierras, al envío de nuevos gobernadores, como Nicolás de Ovando, que sustituirán a la figura omnímoda del almirante. Con todo, a medida que avanza la colonización y se incorporan territorios más amplios, se emplearán otras formas de ejercer la jurisdicción real, y una de especial interés será la autoridad colegiada de la Reales Audiencias. En ellas, varios juristas de alto rango, los oidores, harán realidad aquella vieja norma de que gobernar es imponer la justicia. La primera Audiencia aparecerá en Santo Domingo, la capital de la isla Española en 1511, seguida por la de México en 1527 y la de Panamá en 1538.

Posteriormente la conquista de amplios territorios continentales densamente poblados, dará lugar al nombramiento de un nuevo tipo de virrey, muy distinto a lo que había sido Colón y su hijo Diego, que también lleva-

ron ese título. En 1535, don Antonio de Mendoza fue nombrado primer virrey de la Nueva España. Se trataba de un funcionario regio, normalmente perteneciente a la baja nobleza (aunque después sería frecuente nombrar a nobles titulados), que ejercía el poder en nombre del rey, pero que tenía limitado su mandato por un periodo de unos pocos años y que solía compartir esa autoridad suprema con la presencia de un grupo de oidores, peritos en leyes, que, aunque estaban bajo su jurisdicción, también tenían que ser escuchados a la hora de tomar las decisiones más importantes.

Concluye el capítulo con la descripción de las dos grandes instituciones metropolitanas creadas para el gobierno de las Indias. En 1503 aparece en Sevilla la Casa de la Contratación de las Indias. Sus funciones se encaminaban a dirigir el tráfico de buques, mercancías y personas a través de los océanos, ocupándose de vigilar la llegada de los metales preciosos y de procurar que los viajes se hiciesen con seguridad, para lo que pronto adquirió unos importantes cometidos científicos, tanto en la enseñanza de pilotos, como la fabricación de mapas e instrumentos náuticos. Unos años después, en 1524, aparecería el Consejo de Indias, órgano supremo consultivo del monarca, que asesoraba al rey en todos los asuntos americanos. Formado por juristas consagrados, muchos de ellos procedentes de las audiencias del Nuevo Mundo, se ubicaba cerca del rey, y, cuando Madrid fue destinada capital oficial, se ubicó en los bajos del palacio real, desde el que a través de cédulas y provisiones escritas trataba de gobernar millones de gentes y de kilómetros cuadrados.

En noviembre del año 2024 y en el mismo mes del 2025, otros dos ciclos de conferencias cerrarán, esperamos que solo por el momento, una primera etapa de charlas americanistas en la Real Academia Sevillana de Buenas Letras patrocinadas por Fundación Unicaja. El primero de ellos girará en torno al Imperio Azteca y al origen del Virreinato de la Nueva España, mientras que el segundo se referirá al Tahuantinsuyo y a la creación del virreinato del Perú. Unas temáticas de gran atractivo que esperamos sigan teniendo la aceptación que los ciclos anteriores han despertado entre el público sevillano.

Pablo E. Pérez-Mallaína







## CAPÍTULO I

# CUANDO CHINA DOMINABA LOS MARES. LAS ARMADAS DE ZHENG HE, 1404-1433

Pablo E. Pérez-Mallaína.

*Real Academia Sevillana de Buenas Letras*

**E**xisten algunas fechas que sirven como parteaguas de la Historia; hitos que marcan un antes y un después. Así se suele citar el año de 1453 como la bisagra entre la Edad Media y la Moderna, por ser el de la toma de Constantinopla por los turcos. En ese mismo siglo XV, centuria en la que podemos encuadrar la Era de las Exploraciones Marítimas (también llamada de Era de los Descubrimientos, aunque esa denominación parece no agrandar a muchos por sus connotaciones eurocéntricas) existen fechas muy señaladas que separan importantes fases del devenir humano. La más famosa, sin duda, sería 1492, con la llegada de una flotilla castellana a diversos archipiélagos americanos, pero también es memorable la de 1498, con la arribada de Vasco de Gama a Calicut, uniendo por vía marítima directa Occidente con Oriente. Sin embargo, hay un par de fechas que, a pesar de su enorme importancia permanecen invisibles, ensombrecidas por la niebla de paso del tiempo: esas serían las de los años 1433 y 1434. Por entonces, dos expediciones marítimas recorrían África. Una era portuguesa y seguía de norte a sur el litoral occidental del continente; la otra era una gran flota china y navegaba, también con el mismo rumbo, las costas orientales africanas correspondientes a las naciones actuales de Kenia y Tanzania. En años sucesivos, los europeos insistieron en su empeño y terminarían doblando el cabo de Buena Esperanza y llegando al Extremo Oriente. Sin embargo, las armadas chinas se retiraron y esas grandes formaciones de juncos no



Retrato del infante Don Enrique. Político de San Vicente por Nuno Gonçalves, Museu Nacional de Arte Antiga, Lisboa, siglo XV.

volvieron a desembarcar nunca más en las playas africanas; y con dicha retirada el mundo cambió...

En 1434, el navegante portugués Gil Eanes consiguió pasar al sur del cabo Bojador y volver a Lisboa. Como mérito adicional podemos resaltar que lo había logrado en un tiempo anterior a que apareciese la primera carabela y pilotando una embarcación de unas pocas decenas de toneladas, solo algo mayor que una simple barca con vela y remos. Esta expedición la patrocinaba el infante portugués don Enrique, llamado “El Navegante” por su decidido apoyo a los viajes ultramarinos. Se trataba de

uno de los hijos del rey don Joao I, monarca de un pequeño país del extremo occidental de Europa, que ejercía su autoridad sobre unos 100.000 kilómetros cuadrados y alrededor de un millón de personas. Pero la repercusión de lo conseguido por Gil Eanes, era muy superior al tamaño de la pequeña nave con la que consiguió su hazaña, pues había doblegado, nada más y nada menos que ¡el cabo del miedo!

El cabo Bojador constituía una barrera aparentemente infranqueable debido a una serie de circunstancias adversas. Se halla situado en la costa de lo que fue el antiguo Sahara español, algo más al sur de las islas Canarias. De ese litoral duro y desértico, un navegante no podía esperar ninguna ayuda y tampoco agua, alimentos de refresco, ni leña para cocinarlos. Pero, sobre todo, lo más aterrador para los navegantes a vela es que los vientos alisios soplan casi ininterrumpidamente en la misma dirección norte-sur. Era pues, una especie de *lugar de irás y no volverás*, porque avanzar hacia latitudes meridional era relativamente fácil, pero regresar a casa parecía empresa casi imposible. Además, en esta región abundan las calimas, las nieblas y las tormentas de polvo, que procedente del desierto llegan también a oscurecer las aguas cercanas, las cuales se encuentran llenas de escollos y peligrosos bancos de arena. Se decía también que las brújulas se desorientaban al verse influidas por las rocas de alto contenido en hierro de la costa y, para



Retrato del emperador Yonglé (1404-1424). Palacio Nacional de Taiwan.

añadir más desconcierto, muchos navegantes afirmaban que en estas aguas el mar parecía hervir con un burbujeo pavoroso. Al parecer estos fenómenos los producían los enormes bancos de peces que convierten a estas aguas en unas de las pesquerías más ricas del planeta, pero esa científica explicación no impedía que se fabricasen leyendas y mitos que convertían el cabo Bojador en un lugar encantado y peligroso.

Pero Gil Eanes lo cruzó, y poniendo luego proa a occidente, para meterse en el llamado “golfo del océano” (“engolfarse” se llamaba

aquella maniobra), llegó a encontrar vientos favorables que soplaban hacia el norte y lo llevaron de vuelta a Lisboa. Tras esta conquista, don Enrique el Navegante, el rey don Joao y los siguientes monarcas de aquel pequeño reino, siguieron mandando escuadras que cada vez llegaban más al sur, mientras que otros gobernantes europeos, de reinos no mucho mayores, como podía ser el de Castilla, siguieron otros caminos, pero con el mismo empeño de encontrar rutas que los llevasen de Occidente a Oriente por vía marítima.

Un año antes de aventura de Gil Eanes y su pequeña barca a vela y remos, abandonaba la costa oriental de África, para no volver más, una formidable armada China; la mandaba un almirante de origen musulmán, el gran eunuco Zheng He, y era la última de siete grandes expediciones dirigidas por él y realizadas entre los años 1405 y 1433. Las seis primeras se habían hecho bajo la autoridad de quien fue, sin duda, el gobernante más poderoso del mundo en ese tiempo: el “hijo del cielo” Yonglé (1402-1424), tercer emperador de la dinastía Ming<sup>1</sup>. En el postrero de estos viajes la flota había salido de China por orden de Xuandé (1425-1435), quinto emperador de la dinastía, nieto y sucesor de Yonglé, y al igual que las anteriores, iba

<sup>1</sup> Dolores FOLCH. “Los mares de Zheng He”. En: *Els Grans Viatges de Zhen He*. Angle Editorial y MMB, Barcelona, 2008, p. 178.



Mapa de China en el *Atlas Maior* de Joan Blaeu, siglo XVII.

al mando del gran eunuco imperial y estaba formada por varias decenas de grandes embarcaciones tripuladas por miles de hombres.

China bajo la dinastía Ming (1368-1644), era un verdadero subcontinente de alrededor de diez millones de kilómetros cuadrados, cien veces mayor en extensión y cien veces más poblado que el, comparativamente hablando, diminuto reino de Portugal, y veinticinco veces más grande y poblado que la propia Castilla, otra de las grandes naciones marítimas occidentales. Y es que China, tras su unificación en el siglo III antes de Cristo con el primer emperador Qin Shi Huangdi, había mantenido un territorio siempre muy extenso, con algunas épocas puntuales de fractura, que eran seguidas por nuevos procesos de unificación, cosa que, por ejemplo, no volvió a ocurrir en el mundo europeo tras la caída del imperio romano en el siglo V. Respaldada por su tamaño, la gran potencia oriental podría haber seguido navegando hacia el sur y, tras doblar el cabo de Buena Esperanza, llegar a interceptar las flotillas portuguesas. Podríamos incluso especular con que las flotas chinas hubieran “descubierto” Europa, o llegado a las Indias Occidentales. Pero

dejando las elucubraciones del “que podría haber pasado”, siempre inútiles en la historia, intentaremos responder a dos preguntas plenamente pertinentes: ¿de dónde procedía la capacidad de China para dominar los mares? y ¿por qué retiraron sus grandes armadas de los océanos?

China había disfrutado de un largo proceso de crecimiento a partir del siglo X de nuestra era. En el año 960, una nueva dinastía, la Song (960-1279)<sup>2</sup>, había vuelto a reunificar el país y procedido a reorganizar la administración a base del nombramiento de un eficaz grupo de funcionarios escogidos mediante un cuidadoso sistema de selección. Con ello pudieron aprovechar el periodo que en el hemisferio norte del planeta se conoce como “el óptimo climático”, que comenzó alrededor del año 1.000. Desde entonces y por lo menos hasta mediados del siglo XIV, se produjo un tiempo de considerable estabilidad climatológica. Las lluvias caían en los tiempos precisos y en las cantidades necesarias, y las temperaturas, ligeramente en alza, secaron muchos pantanos donde se reproducían los mosquitos que luego trasportaban los parásitos que desencadenaban mortales epidemias, las cuales fueron en estos tiempos mucho menos frecuentes. Europa también se vio beneficiada por esta bonanza, dando lugar centurias de crecimiento económico y prosperidad general como fueron el XII y XIII, pero China supo aprovechar aún mejor estas favorables condiciones.

En la base de dicho crecimiento estuvo el cultivar las ricas tierras aluviales de las orillas del Yangtzé con el nuevo método del trasplante del arroz<sup>3</sup>. Con esta técnica, las semillas antes de pasarlas a los campos, se colocan en invernaderos muy juntas las unas a las otras y con toda el agua precisa. Una vez que las plantas habían germinado y eran y más fuertes, se trasladaban a los tradicionales campos inundados en los que se habían mezclado la tierra y el agua, formando un suelo rico en donde colocar los plantones. Si tenemos en cuenta que acudiendo a parámetros agrícolas actuales, el rendimiento medio por hectárea de tierra dedicada a producir arroz es de 4 a 6 toneladas, mientras que el rendimiento medio por hectárea de tierra dedicada al trigo, el cereal básico en Occidente, es solo de 2 a 3 toneladas, tendremos una buena explicación de por qué, a mediados del siglo XV, la población estimada de China estuviera en torno a los 100 millones de habitantes y la de Europa solo alcanzase la mitad de esa cifra.

<sup>2</sup> Helwig SCHMIDT-GLINTZER. *Antigua China*. Editorial Acento, Madrid, 2001, pp.100-115.

<sup>3</sup> Jacques GERNET. *El mundo chino*. Editorial Crítica, Barcelona, 1999, pp. 229 y 278.



Excavaciones de un junco de la dinastía Song mostrando los mamparos de sus compartimentos estancos. En: *Els grans viatges de Zheng He*, p. 68

La obtención de tal cantidad de alimentos permitió liberar mucha mano de obra de la agricultura, que se dirigió a los centros urbanos dando lugar a zonas de producción artesanal especializada, y si a esto se une la construcción de una red de canales que permitían una rápida y barata forma de transportar bastimentos y otras mercancías, se explicaría la existencia durante la dinastía Song de una desconocida etapa de prosperidad, pero también de creatividad<sup>4</sup>. Y es que la gran mayoría de esos inventos chinos de los que

luego se beneficiaría Europa y otras partes del mundo, como la imprenta, el papel moneda y las letras de cambio, la pólvora y los cañones o la brújula, aparecen en esos años. Hay que reconocer que las sociedades occidentales no siempre han capitaneado el desarrollo tecnológico del planeta<sup>5</sup>.

Pero ser próspero no significa estar seguro, es más, la riqueza puede ser un peligroso acicate para despertar la envidia y promover la ambición de los demás, y los chinos han tenido siempre en sus vecinos de las grandes estepas del centro de Asia unos poderosos enemigos. Entre estos son muy conocidos los tártaros y mongoles, pero, según las épocas, además existieron otros peligrosos rivales, como los xiongnú, los jurchén, o los diferentes grupos turcomanos<sup>6</sup>. Todos estos pueblos nómadas eran expertísimos jinetes, que junto con la invención del estribo, los convirtieron en mortales formaciones de arqueros a caballo. Con la estabilidad que proporcionaba apoyarse firmemente en las monturas y utilizar con precisión sus arcos compuestos de hueso y madera, podían disparar nubes de flechas que alcanzaban varios centenares de metros y acribillaban sin remedio a la infantería china. Ni siquiera la aparición de cañones, cohetes y otros ingenios de los chinos pudieron impedir que la caballería mongola fuera empujando progresivamente hacia el sur las fronteras imperiales, hasta que la dinastía

<sup>4</sup> *Ibidem*, pp. 279-281.

<sup>5</sup> *Ibidem*, p. 304.

<sup>6</sup> *Ibidem*, pp.311-316.



Song tuvo que retroceder al otro lado del Yangtzé y colocar su capital en la ciudad de Hangzhou, en el sur del delta de ese río. Por primera vez China tenía una capital situada a orillas del mar, y es que, al ver sus rutas terrestres interceptadas por los mongoles, los Song tuvieron que volcarse en el mar<sup>7</sup>.

En los asuntos marítimos los chinos emplearon la misma creatividad que en otras disciplinas y actividades. Descubrimientos arqueológicos del siglo XX han puesto de manifiesto que los juncos del siglo XV poseían cascos divididos en compartimentos estancos, una invención que en Europa no se generalizó hasta el siglo XIX. Esta tecnología dificulta considerablemente el hundimiento de cualquier embarcación, ya que, aunque se abriese una brecha en el casco, lo normal es que los mamparos transversales que forman esos compartimentos impidiesen que la inundación alcanzase al resto de las secciones del buque, logrando mantenerlo a flote. Los barcos Song, poseían también un timón central, colocado en una especie de prolongación de la toldilla de popa, que aunque no era tan eficaz como el timón de codaste de los europeos<sup>8</sup>, permitía llevar el rumbo mucho mejor que con las espadillas laterales. Con respecto a la propulsión, las velas divididas en rectángulos que podían plegarse fácilmente, ejercían un papel semejante al de los “rizos” de las naos occidentales, consiguiendo aumentar o disminuir la superficie vélica sin tener que arriar o izar el aparejo por completo. Si a esto unimos que fueron los primeros en usar la brújula, que los chinos llamaban “el pez que señala el sur”, no como un juguete con connotaciones mágicas, sino como un perfecto medio de seguir un rumbo, comprenderemos que los juncos chinos eran perfectos vehículos oceánicos.

Pero ningún tipo de invento pudo frenar a los nómadas de las estepas del noroeste y, como es sabido, en 1279, Kublai Kan derrotó a la dinastía Song y llevó su capital a Kanbalik, la actual Pekin o Beijing, inaugurando varias décadas de ocupación mongola, denominado como periodo dinástico Yuan (1279-1368)<sup>9</sup>. No obstante, el dominio de los mongoles no duró demasiado. La corrupción de los gobernadores puestos por los antiguos nómadas y sus colaboradores musulmanes, junto con un ciclo de malas cosechas y hambrunas, provocó varias rebeliones hasta que una de ellas expulsó a los extranjeros de China.

---

<sup>7</sup> *Ibidem*, pp.284-287.

<sup>8</sup> El codaste es la prolongación de la quilla en medio de la popa y a esta gruesa viga central iba fijada la plancha del timón con un sistema de machihembrado.

<sup>9</sup> Helwig SCHMIDT-GLINTZER. *Antigua China*. Editorial Acento, Madrid, 2001, pp.115-120. Jacques GERNET. *El mundo chino*. Editorial Crítica, Barcelona, 1999, pp. 317-326.

El personaje que dirigió la revuelta triunfadora era un antiguo moje budista Zhu Yuanzhang perteneciente a una familia humilde, que decidió rebelarse contra el poder establecido después de que los mongoles incendiaron su monasterio. En 1368 Zhu se proclamó emperador y cambió su nombre por Hongwu “ejército poderoso”, expulsando a los mongoles y dando inicio a la dinastía Ming<sup>10</sup>. A su muerte en 1398 dejó como legado una China de nuevo unificada y convertida en una gran potencia marítima y como sucesor a su nieto Jianwen.



Retrato del Hongwu, primer emperador de la dinastía Ming (1368-1398).

Pero el reinado del segundo emperador Ming no duraría mucho, ya que tuvo que enfrentarse a las ansias de poder de su tío el príncipe Zhu Di, cuarto hijo de Hongwu, del que había sido su mejor general. Zhu Di había estado a cargo de la defensa de la frontera norte de China y contaba con las tropas más experimentadas por haberse curtido en la continua lucha contra los mongoles. Con esta ventaja, y tras una sangrienta guerra civil de tres años, sitió y tomó al asalto la capital imperial de Nankin, provocando el incendio del palacio donde residía del legítimo emperador, el cual desapareció sin que su cuerpo llegase a recuperarse nunca. Tras esto Zhu Di se proclamó emperador, el tercero de la dinastía Ming, adoptando el nombre de Yonglé (Felicidad Perpetua).

Yonglé ha sido, sin duda, una de los gobernantes más importantes de China y todo hace indicar que el afán por hacerse perdonar su condición de usurpador lo empujó a una actividad constante, que junto con su gran capacidad y no menor megalomanía, llevó al país a una de las cimas de su poder<sup>11</sup>. Siempre temeroso de que el legítimo emperador hubiera sobrevivido

<sup>10</sup> Jacques GERNET. *El mundo chino*. Editorial Crítica, Barcelona, 1999, pp. 342-350. Helwig SCHMIDT-GLINTZER. *Antigua China*. Editorial Acento, Madrid, 2001, pp.121-128.

<sup>11</sup> Isabel CERVERA FERNÁNDEZ. “Yonglé. Un nuevo modelo de mecenazgo imperial”. En: *Els Grans Viatges de Zhen He*. Angle Editorial y MMB, Barcelona, 2008, p. 196.

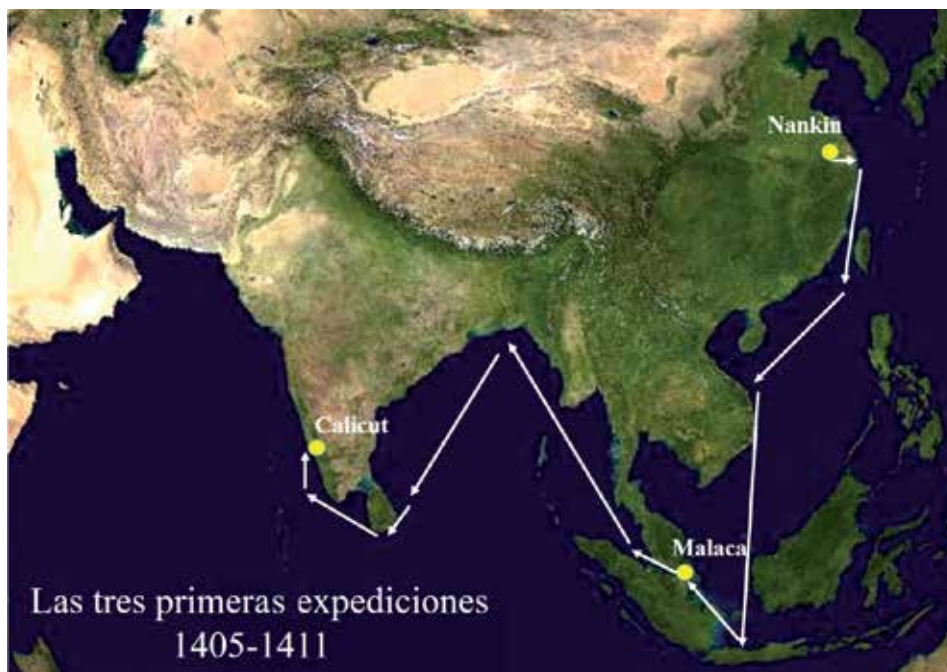


Mapa de China durante la dinastía Ming, fines del XVI.

y apareciese a recuperar el trono, Yonglé justificaba día a día su gobierno con una política de mejora de la economía, que le llevó a reparar y volver a poner en servicio la extensa red de canales, verdaderas arterias por donde fluía la mayor parte de la riqueza. Pero donde realmente puso todo su empeño fue en una amplísima política de prestigio, que en el interior le llevó a construir en Pekín, confirmada como nueva capital imperial, un imponente palacio: la hoy celeberrima Ciudad Prohibida, y, en el exterior, a proyectar la potencia china por todos los medios posibles. Entre ellos, estuvo la organización de grandes campañas contra los mongoles reuniendo ejércitos de medio millón de soldados y reforzando los sectores de la Gran Muralla que no eran de piedra con nuevos lienzos de cal y canto. A ello siguió la conquista de Vietnam, y el envío de innumerables misiones diplomáticas a diferentes puntos de Asia. Con todo, lo más notorio de esta nueva y desconocida faceta del imperialismo chino fue la organización de una formidable flota con la que ordenó realizar seis grandes campañas a los mares occidentales. Al mando de esta armada imperial puso a uno de sus eunucos favoritos, el que acabaría siendo gran navegante Zheng He<sup>12</sup>.

Antes de adoptar la denominación por la que es hoy conocido, el futuro almirante se llamaba Ma He, en donde la primera parte de su nombre, “Ma”, era apócope de Mahoma, ya que como el resto de su familia pertenecía a una etnia de lengua china, pero de religión musulmana, habitantes de la región meridional de Yunnan. Los musulmanes chinos fueron escogidos por los mongoles como colaboradores más fiables durante la dinastía Yuan. El padre de Ma He, entre otros muchos, les sirvió fielmente y cuando los Ming reconquistaron Yunnan, murió luchando contra ellos, mientras su hijo cayó prisionero y sufrió el destino de muchos cautivos jóvenes, pues fue castrado

<sup>12</sup> Felipe FERNÁNDEZ-ARRESTO. *Los conquistadores del horizonte. Una historia global de la exploración*. Ariel, Barcelona, 2006, p. 171. Jacques GERNET. *El mundo chino*. Editorial Crítica, Barcelona, 1999, pp. 350-356.



y puesto posteriormente al servicio de los nuevos amos. Sin embargo, tras este terrible trance, Ma He tuvo mejor suerte, pues fue encomendado al príncipe Zhu Di, que pronto pudo apreciar la inteligencia, fidelidad y dotes organizativas de su nuevo eunuco. Cuando su señor se convirtió en emperador, el joven musulmán, ya con su nuevo nombre de Zheng He, recibió responsabilidades cada vez más altas, hasta que en 1405 Yonglé lo puso al mando de su formidable flota imperial.

El recorrido seguido por todas las expediciones que dirigió Zheng He tuvo un punto común de salida en el puerto fluvial de Nankín, a unos 300 kilómetros aguas arriba de la desembocadura del Yangtzé. Más concretamente, la partida se realizaba desde el arsenal de Longjian, situado a orillas del río al oeste de esa antigua capital imperial, lugar en que habían sido construidos los mayores de aquellos buques. La navegación se hacía siempre siguiendo los ritmos de los monzones. Partían con el monzón de invierno de un año, que soplabla de Este-Oeste, y solían volver con el de verano del año siguiente, cuando la dirección de los vientos era la contraria, por lo que los viajes normalmente solían durar un par de años.

Las tres primeras expediciones (1405-1407; 1407-1409 y 1409-1411) mantuvieron a la flota en el mar casi permanentemente durante seis



años y su recorrido fue prácticamente idéntico: tras salir al mar de China Oriental arrumbaban al sur, pasaban junto a Hangzhou, la antigua capital de los Song, ciudad portuaria situado en una bahía a cien kilómetros al sur de la desembocadura del Yangtzé. Luego navegaban frente a Quanzhou (Cantón) el gran puerto del Mar de China Meridional. Seguidamente costeaban la península de Indochina, pasando frente a las costas Annam (Vietnam), para amenazar con su presencia a los habitantes de aquella rebelde provincia anexionada a China en tiempos de Yonglé. Luego las expediciones ponían proa hacia Java y Sumatra para penetrar en el Índico por el estrecho de Malaca, el famoso Quersoneso Áureo de los mapas romanos y que tanto deseó encontrar Colón. Era este un paso estratégico para llegar a la India, por lo que las armadas de Zheng He reforzaron la presencia china en Malaca.

Así en 1409, durante su segundo viaje, el almirante chino construyó allí una fortaleza y creó un pequeño reino marioneta, donde entronizaron a un aventurero al que dieron sello y vestimentas reales, con las cuales fue a rendir pleitesía al emperador de China y volvió a su reino donde aseguró el paso de esta vital ruta en las siguientes expediciones. Con todo esto, las armadas del gran eunuco se adelantaban más de un siglo a los portugueses, que conscientes de la importancia estratégica de este paso entre la península

Malaya y Sumatra, enviaron en 1511 una armada al mando de Alfonso de Alburquerque a conquistarla.

Una vez dejado atrás el estrecho de Malaca, las armadas se encaminaban a Ceilán y a la costa Malabar en el suroeste de la India, hasta llegar a Calicut, que era su destino final. Es decir, estas tres primeras expediciones tenían en el fondo el mismo objetivo de las de Vasco de Gama realizadas cien años después y no implicaban auténticos viajes de descubrimiento para Zheng He, pues seguían rutas bien conocidas por los navegantes chinos desde la dinastía Song, y mucho antes por marinos árabes y persas. Los informes del gran eunuco dan cuenta de la existencia de colonias chinas en toda la ruta y su condición de musulmán le permitía también contactar con las abundantes comunidades islámicas.

Durante la cuarta expedición (1413-1415) la armada china alcanzó Ormuz a la entrada del Golfo Pérsico. Estas eran aguas mucho menos transitadas por los navegantes orientales, que llegaban a ellas en las mismas fechas en que, con la toma de Ceuta en 1415, Portugal iniciaba su expansión por las costas africanas. Ormuz era un punto vital para el comercio porque allí confluían las rutas marítimas del Índico con las rutas de las caravanas de Asia Central. Ma Huam, otro chino de origen musulmán, que fue el principal cronista de los viajes, describía con admiración la riqueza de este puerto<sup>13</sup>. Durante el quinto y sexto viaje (1417-1419 y 1421-1422) Zheng He, navegando más hacia el oeste, alcanzó Adén, puerta de entrada al Mar Rojo. Es posible que desde allí, parte de la expedición penetrase en dicho mar para llegar a la Meca, lo que para el almirante chino, en su condición de fiel musulmán, había de suponer cumplir uno de los principales pilares de su religión. Pero sin duda, el logro más notable de estas expediciones fue su llegada a las costas orientales de África, a la altura de las actuales Somalia, Tanzania y Kenia, justo al norte de Mozambique, que habría de ser en el siglo siguiente uno de los principales enclaves lusitanos.

Viajeros europeos como el veneciano Marco Polo en el siglo XIII, o musulmanes como el tangerino Ibn Batuta, en el siglo siguiente, afirmaban que los barcos chinos eran los más grandes del mundo. Algo que parece confirmar la crónica oficial de la dinastía reinante, la Ming Shi, en donde se afirma que la primera expedición de Zheng He se compuso de unos 255 barcos tripulados por 27.000 personas, entre marineros, soldados, médicos,

<sup>13</sup> Dolors FOLCH. "Los mares de Zheng He". En: *Els Grans Viatges de Zhen He*. Angle Editorial y MMB, Barcelona, 2008, pp. 175-176.



Reproducción contemporánea existente en Nankin de uno de los barcos de Zheng He. Foto del Dr. José Caño Ortigosa.

monjes, artesanos y personal para administrar un contingente de semejantes proporciones.

Para tener un elemento comparativo de lo que significaba trasportar cerca de tres decenas de miles de personas en buques de principios del siglo XV, téngase en cuenta que en los momentos álgidos de la Carrera de Indias, allá por finales del siglo XVI y principio del XVII, las dos flotas anuales que se enviaban desde España a sus posesiones americanas muy raramente alcanzaban las 100 embarcaciones cada una y no llegaban a emplear a más de 9.000 tripulantes en total<sup>14</sup>. En ese sentido, la mayor expedición que cruzó el Atlántico bajo el dominio hispano fue la de Pablo Morillo en 1815, compuesta por 15.000 hombres, entre tripulantes y soldados, en menos de un centenar de embarcaciones.

Es decir, si en verdad Zheng He llegó a reunir bajo su mando a tanta gente, no es raro que necesitase muchos barcos, y muy grandes, y entre los mayores se dice que el gran almirante chino dispuso en 1405 de 60 de los

---

<sup>14</sup> Pablo E. PÉREZ-MALLAÍNA. *Los hombres del océano. Vida cotidiana de los tripulantes de las flotas de Indias. Siglo XVI*. Diputación Provincial de Sevilla, Sevilla, 2021, p. 100.



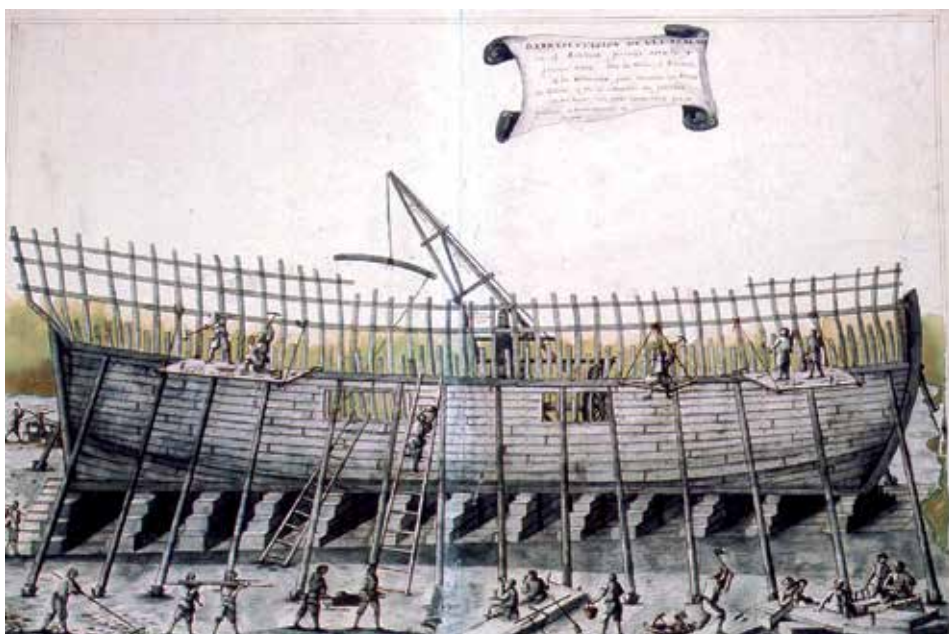
Zheng He y su armada según una ilustración contemporánea de Alejandro Santafé.

magníficos *baochuan* o “barcos del tesoro”, llamados así porque en ellos se transportaban las mercancías más valiosas. Poseían unas medidas realmente descomunales de 137 metros de eslora y 56 de manga, con más de 3.000 toneladas y propulsados por una arboladura de ocho o nueve mástiles, lo que los hacía semejantes a un verdadero bosque flotante. Junto a estos gigantes, había también barcos de mediano porte, por ejemplo, los destinados a llevar animales, y otros más ligeros y maniobrables que servían de escolta<sup>15</sup>.

Parece que, en los viajes sucesivos, el número de embarcaciones de las flotas de Zhen He fue disminuyendo a medida que los gastos se hacían cada vez más difíciles de sobrellevar. Pero, en cualquier caso, aquellas concentraciones de barcos constituyeron algunas de las mayores armadas que habían visto los tiempos antiguos y tardaría muchos siglos en ver los venideros. Si los comparamos con los buques europeos de la era de las exploraciones, las carabelas o naos con sus 20 a 30 metros de eslora parecerían diminutas al lado de cualquier *baochuan*. Pero, es más, los galeones que hacían de capitanas y almirantas de las flotas de Indias en los siglos XVI y XVII, y que, por transportar la mayor parte de los tesoros de las minas americanas, ejercían una labor similar a la de los enormes buques chinos, no tendrían más de 40 metros de eslora con lo que no serían tan largos, como anchos se ha dicho que eran los buques del tesoro.

<sup>15</sup> Dolores FOLCH. “Los mares de Zheng He”. En: *Els Grans Viatges de Zhen He*. Angle Editorial y MMB, Barcelona, 2008, pp. 174-175.





Construcción de un navío europeo del siglo XVIII. Álbum del Marqués de la Victoria. Museo Naval de Madrid.

En Europa también se construyeron embarcaciones de gran tamaño, como algunas carracas de las repúblicas italianas, que en el siglo XVI llegarían alcanzar las 2.000 toneladas. Con todo, los mayores navíos occidentales contruidos en madera se realizaron en la segunda mitad del siglo XVIII. Fueron los formidables “tres puentes”, como el *Victory* o el *Santísima Trinidad*, con los que se formaban las líneas de batalla y constituían las joyas de las armadas inglesa o española. Con todo, y con ser los buques de guerra más poderosos de todo el mundo en esa época, su eslora no llegaba a los 70 metros, es decir, menos de la mitad de la de los mayores buques de Zhen He, que, no lo olvidemos, se construyeron cuatro siglos antes.

Ahora bien, ¿de verdad tenían ese extraordinario tamaño los buques de la dinastía Ming? ¿Era factible la construcción de un buque de madera de casi 140 metros de eslora? ¿De qué fuentes provienen los datos para describir las extraordinarias medidas atribuidas a los gigantes baochuan?

Si observamos las numerosas representaciones contemporáneas, todo el mundo parece saber qué aspecto tenían, e incluso muchas ilustraciones se permiten establecer comparaciones en donde los navíos europeos, como la Santa María de Colón, se ven empequeñecidos, convertidos en diminutas cáscaras de nuez junto a los gigantes chinos. Con todo, cuando se intentan



La única representación coetánea de los de los barcos de Zheng He. En: *Els grans viatges de Zheng He*, p. 92

localizar fuentes originales de principios del siglo XV en que se den detalles del tamaño y aspecto de aquellos enormes barcos, se ve que apenas hay datos contemporáneos. La crónica Ming Shi, desde luego, no sirve a ese respecto, ya que se publicó en la primera mitad del siglo XVIII, tras la caída de la dinastía, y además es una recopilación o resumen de diversos escritos, con los que no tiene un carácter de fuente primaria<sup>16</sup>. Si lo son las tres estelas de piedra con textos conmemorativos

levantadas por el gran eunuco y almirante, pero en ninguna de ellas se dan datos sobre el tamaño o el aspecto de sus barcos. Tampoco se dice nada en las crónicas escritas por compañeros de viaje de Zheng He, como la más famosa de todas, *Las Maravillas de los mares* obra de otro musulmán llamado Ma Huam. Y ni siquiera obtenemos luz sobre este particular en un libro especializado: *El Tratado del astillero de Longjian*, escrito a mediados del siglo XVI por Li Zhaosiang, el superintendente de una de las atarazanas de Nankin<sup>17</sup>. Es más, en esta obra se reconoce que por entonces no se contaba ya con datos del tamaño de aquellos barcos. En realidad, solo se dispone de una fuente gráfica coetánea. Se trata de una ilustración de la crónica del monje Sheng Hui, que fue en el quinto viaje. En ella se aprecia la salida de la flota de Zhen He bajo la protección de la diosa del mar Tianfei.

Pues bien, en ese curioso dibujo, los juncos, que parten del puerto bendecidos por la diosa, no resultan gigantescos, al menos en comparación con las protectoras figuras celestiales, pero tampoco con el tamaño de lo que parecen los tripulantes que se adivinan sobre la cubierta, y en cualquier caso, como el asunto de las proporciones puede ser equívoco, lo que resulta claro es que son embarcaciones que llevan cada uno solo tres velas envergadas en otros tantos mástiles. Otros tres palos aparecen a popa, pero desnudos de velamen, porque tal vez pudieran usarse para llevar banderas de señales

<sup>16</sup> Sally K. CHURCH. “¿Qué se sabe y que no se sabe de los barcos de Zhen He?”. En: *Els Grans Viatges de Zhen He*. Angle Editorial y MMB, Barcelona, 2008, p. 180-181.

<sup>17</sup> *Ibidem*, p. 181.



Estado actual de uno de los diques de Nankin donde se construyeron los buques de las armadas de Zheng He. Fotografía del Dr. José Caño Ortigosa.

o pequeñas velas que se izarían ocasionalmente para ayudar a la maniobra. Con todo, en ningún caso se trataría de los baochuan de nueve mástiles de los que hablan algunas fuentes.

Entonces, ¿de dónde proceden las medidas de aquellos buques que se recogieron a mediados del siglo XVIII en la crónica de la dinastía Ming? Pues hay que reconocer que la fuente más antigua que proporciona datos concretos es

sencillamente una obra de ficción escrita a finales del siglo XVI: *Relación de los viajes del gran eunuco de los tres tesoros a los mares del oeste*, de la que es autor Luo Maodeng en 1597<sup>18</sup>. En ella Zheng He aparece como una figura novelesca, en la que se ensalzan y amplifican sus hazañas, con lo que no es descartable que, dentro de ese contexto, se exagerase también el tamaño de sus barcos. Por otra parte, parece natural que la fantasía envuelva la vida y la memoria de la extraordinaria figura de este *Colón oriental*, y en ese sentido se considera que los famosos viajes de Simbad, recogidos en *Las mil y una noches*, tienen en este eunuco musulmán su modelo lejano, pues no en vano el gran almirante Ming era concedido también como Ma Sambao, con una similitud fonética más que evidente.

Dejando a un lado la crítica historiográfica, y pasando a la pura observación tecnológica, es cierto que se han conservado en los astillero de Nankin grandes diques, lo que nos habla de buques de considerable tamaño, pero es posible que en esas instalaciones se construyesen varios barcos a la vez, porque, en cualquier caso, parece muy difícil que se llegasen a botar embarcaciones de madera con una eslora de 140 metros. Para ello era preciso encontrar, en primer lugar, enormes árboles de 20 o 30 metros, y unir varios de ellos para formar esa columna vertebral del navío que es la quilla. Cuantos más empalmes de maderos haya que hacer, y sería necesario unir cuatro o cinco de esos grandes troncos, la debilidad estructural del buque sería mayor<sup>19</sup>. El propio peso de la embarcación, al quedar sin soporte al situarse

<sup>18</sup> *Ibidem*.

<sup>19</sup> *Ibidem*, p. 180.

entre dos olas, la quebraría con gran facilidad. Lo mismo que no se pudieron construir rascacielos de veinte pisos hasta que aparecieron las vigas de acero, tampoco hubo buques de ese tamaño hasta el siglo XIX y XX, cuando se empiezan a construir barcos con casco de hierro. Buques de guerra con 140 metros de eslora, como el acorazado *Minnesota* de la marina de Estados Unidos, no se botaron hasta la primera década del siglo XX, y el modelo de todos los super-acorazados contemporáneos, el *HMS Dreadnought*, “solo” tenía 20 metros más de eslora que los enormes baochuan de la crónica Ming Shi. Se dirá que el descubrimiento en excavaciones realizadas en Nankin a principios de este siglo de grandes timones, el mayor de 11 metros, es una prueba irrefutable del tamaño de los buques Ming. Con todo, sin dejar de reconocer que eran enormes, no hay que olvidar que en los barcos chinos del siglo XV, el timón no estaba pegado al codaste, como en los buques europeos, sino que pendía desde el centro de una estructura situada en la parte superior de la popa colocada muy por encima del nivel del mar, con lo cual una buena parte estaba fuera del agua, lo que ayudaría a explicar su gran tamaño.

De la discusión sobre las dimensiones de aquellos buques, surge una pregunta más: ¿unas embarcaciones tan grandes eran adecuados para realizar expediciones de descubrimiento? La verdad es que la respuesta sería negativa. Cuanto más grande es un barco que se acerca a una costa desconocida, más posibilidades tiene de toparse fatalmente con un escollo. Por ello, Cristóbal Colón perdió la nao *Santa María* en su primer viaje trasatlántico, y sin embargo mantuvo navegando las pequeñas carabelas que eran capaces de remontar sin problemas la desembocadura de un río y pasar por encima de arrecifes en los que encallaban naves mayores. En realidad, como se ha indicado, la mayoría de las rutas recorridas por Zheng He eran conocidas por los navegantes musulmanes que tenían contacto muy antiguo con comerciantes chinos, que también las recorrían con sus juncos de alta mar. En ese caso: ¿cuál fue entonces el verdadero propósito de las armadas de Zheng He?

En realidad aquellos siete viajes no parece que respondiesen a una intención única. La primera expedición, la que partió en 1405, fue la más numerosa en barcos y en tripulantes, y seguramente fue así porque estaba destinada a mitigar una amenaza militar de gran envergadura. En el centro de Asia, de donde surgían los principales peligros para el imperio chino, se había formado de nuevo una potente e intimidante fuerza de nómadas



Hipótesis de la comparación entre un baochuan y una nao castellana del siglo XV.

de las estepas. La había construido el caudillo turco-mongol Timur, más conocido en Occidente como Tamerlán. Este personaje, queriendo emular a sus antepasados, estaba preparando una gran expedición contra la dinastía Ming. Por ello, el envío de esta gran armada podía colocar en la retaguardia del enemigo una fuerza considerable y, sobre todo, conseguir alianzas contra el gran guerrero uzbeko. Para suerte de Yonglé y la permanencia de su trono, Tamerlán murió ese mismo año de 1405 cuando ya se dirigía hacia Pekín con sus ejércitos y el riesgo para la seguridad de China se diluyó, al menos, por el momento<sup>20</sup>.

El resto de las expediciones de Zheng He, aun siendo formidables, contaron con menos barcos y hombres, y en ellas el propósito económico tomó una dimensión mucho más importante, sin dejar nunca de lado el carácter estratégico de mostrar la potencia de la dinastía Ming al resto del mundo. Desde el punto de vista comercial, las expediciones de Zheng He intercambiaban las sedas y porcelanas por productos muy apreciados en China como, y de manera muy destacada, la pimienta de la costa Malabar y otras regiones del subcontinente indio y el mundo malayo. Gracias a estas expediciones, la pimienta, que antes del siglo XV valía en China su peso en oro, tanto, que a veces se pagaba a las tropas con granos de esta especia, se convirtió en un producto relativamente común, al igual que

<sup>20</sup> Roderich PTAK. “Zheng He y la importación de productos y animales exóticos hacia China”. En: *Els Grans Viatges de Zhen He*. Angle Editorial y MMB, Barcelona, 2008, p. 187.

pasó en Europa tras los viajes de los portugueses a la India<sup>21</sup>. Cuando su abundancia hacía bajar los precios, se almacenaba hasta que volvía a ser escasa y su valor aumentaba, un negocio especulativo en el que al parecer estuvieron implicados varios eunucos famosos por su avaricia. En las regiones tropicales de Asia, los barcos de Zheng He cargaban sus bodegas con alcanfor, madera de sibucao, que se usaba por sus virtudes medicinales y como colorante por el hermoso tono rojo que producía, y cuando llegaron a las zonas desérticas de Arabia o África, el incienso fue uno de los productos que más interesaron a los navegantes chinos<sup>22</sup>.

Sin embargo, puede resultar curioso que animales vivos constituyeran una de las cargas más usuales en los viajes de vuelta. Entre ellos los que se mencionaban con más frecuencia fueron los caballos, para los que había barcos especiales para su transporte<sup>23</sup>. Los Ming tenían una enorme demanda de estos animales, cuya posesión, como en Occidente, era un símbolo de estatus, pero, además, los ejércitos chinos tenían en la caballería de los nómadas de las estepas su pesadilla constante y para intentar enfrentarse a esta amenaza buscaron en muchos lugares monturas de calidad. Pero al lado de los equinos, las flotas de Zheng He, transportaron infinidad de los que podíamos considerar animales exóticos y la corte



El pintor Shen Du retrata la jirafa traída para el emperador. Museo de Arte de Filadelfia.

<sup>21</sup> Dolores FOLCH. “Los mares de Zheng He”. En: *Els Grans Viatges de Zhen He*. Angle Editorial y MMB, Barcelona, 2008, p. 172.

<sup>22</sup> Roderich PTAK. “Zheng He y la importación de productos y animales exóticos hacia China”. En: *Els Grans Viatges de Zhen He*. Angle Editorial y MMB, Barcelona, 2008, p. 190.

<sup>23</sup> *Ibidem*, p. 188. Véase también: Jacques GERNET. *El mundo chino*. Editorial Crítica, Barcelona, 1999, pp. 215-216.



Pieza de oro traída por Zeng He de los Países del Oeste. Museo de Wuhan.

imperial se llenó de cacatúas, pavos reales, aves del paraíso y los llamados “pájaros que cuelgan cabeza abajo” y “pájaros parlantes”, es decir distintos tipos de loros que gustaban mucho a los chinos, al igual que los papagayos americanos despertaron la admiración de los europeos, llegando a alcanzar precios exorbitantes.

Con todo, el culmen del interés zoológico lo despertaron las grandes bestias africanas, como las cebras, los leones y, sobre todo las jirafas. Estos últimos animales se identificaron con un ser mítico, el *qilin*, el cual, como pasaba en Occidente con el unicornio, se asociaba a elementos

positivos y se decía que solo aparecía en los tiempos en los que reinaba el bien, la armonía y el buen gobierno<sup>24</sup>. Se han conservado varias pinturas, realizadas por el artista Shen Du, de las jirafas llevadas a la corte y no es descabellado pensar que al pasear aquellos elegantes animales ante el trono, el gran eunuco y sus tripulaciones lo harían conscientemente como una forma de dar más pábulo a la contrastada egolatría de Yonglé, asociando la presencia de aquel animal a la bondad del emperador y la justicia de su reinado<sup>25</sup>. Este asunto del descubrimiento, según los chinos, del *qilin* y otros animales mitológicos en las sabanas de África, nos pone en relación con el hecho de que en aquellos viajes se deseaba algo más que simple riquezas materiales, ya que, junto a ellas, y tal vez con un cierto sentido de justificación, se pretendía alcanzar elementos mágicos, e incluso religiosos, que sirvieran para interpretaciones filosóficas o del mundo de la adivinación. Así el ámbar gris, una excrecencia salida del estómago de los cachalotes, que tenía un altísimo valor por su capacidad para fijar los perfumes, se consideraba “baba

<sup>24</sup> Felipe FERNÁNDEZ-ARMESTO. *Los conquistadores del horizonte. Una historia global de la exploración*. Ariel, Barcelona, 2006, p. 173.

<sup>25</sup> Roderich PTAK. “Zheng He y la importación de productos y animales exóticos hacia China”. En: *Els Grans Viatges de Zhen He*. Angle Editorial y MMB, Barcelona, 2008, pp. 189-193.

de dragón”, mientras que las perlas se decían que calmaban a los dragones. Es todo ese mundo maravilloso, que también estuvo presente en los viajes europeos a América, en donde se buscaron las amazonas, las sirenas, el Dorado, la fuente de la eterna juventud y hasta el Paraíso Terrenal.

Todo lo anterior nos lleva a plantearnos si la pura explicación economicista sería la principal razón que llevó a Yonglé a ordenar el envío de estas costosísimas expediciones. Parece que la rentabilidad de las armadas de Zheng He fue más que discutible. A la vuelta a China, las expediciones solían transportar embajadas de muchos de los países visitados con regalos para el emperador, que los chinos entendían como tributos a la grandeza del imperio. Pero precisamente para mostrar esa grandeza, los visitantes eran colmados también de presentes y se les trataba verdaderamente a cuerpo de rey hasta que al año siguiente, podían volver a sus casas en la siguiente expedición. Estas gracias imperiales eran tan valiosas que superaban con mucho a los que los extranjeros habían entregado, con lo cual y teniendo en cuenta el coste de las armadas, la pura balanza comercial podía ser poco beneficiosa, cuando no ruinoso<sup>26</sup>.

En realidad, hoy se piensa que el principal motivo que explicaría los viajes chinos a los mares del oeste sería la voluntad de establecer vínculos con los países ribereños del Índico, que de esta manera quedarían ligados al imperio por vínculos políticos, estratégicos y comerciales, pero siempre reconociendo la superioridad china. Como hemos dicho, Yonglé cuando recibía a los lejanos embajadores cargados de presentes, no los consideraba como tales regalos, sino como signos de sumisión, por eso se han definido estos contactos como “comercio tributario” y todo el proceso de aquellos viajes, como una forma de transmitir la grandeza y la superioridad del *Imperio del Centro*<sup>27</sup>.

Dicha superioridad no se pretendía imponer, en general, por medio de la fuerza. Las Armadas de Zheng He eran potentes expediciones militares, pero la violencia ejercida fue puntual y relativamente escasa. En el primer viaje se sometió a un peligroso pirata chino que había creado un pequeño reino en Sumatra; en el segundo, y como hemos referido anteriormente, se creó un gobierno títere en Malaca y solo durante la tercera expedición se empleó una considerable fuerza contra un gobernante de Ceilán que

---

<sup>26</sup> *Ibidem*, p. 188.

<sup>27</sup> Dolores FOLCH. “Los mares de Zheng He”. En: *Els Grans Viatges de Zhen He*. Angle Editorial y MMB, Barcelona, 2008, p. 172.





Monumento a la diosa del mar, Matsu, también llamada Tianfei, en la provincia de Fujian.

pretendió tender una trampa al almirante chino para apoderarse de parte de su flota. Por lo demás, las armadas de Zheng He parecían seguir la filosofía confuciana de que, con solo mostrar la potencia del gran imperio chino, los bárbaros se someterían sin tener que emplear grandes dosis de violencia y sin el coste que supondría realizar una colonización en profundidad, tal y como reinos como Castilla o Portugal harían en otras partes del mundo.

Claro que, precisamente, la cuestión de los gastos de las armadas acabaría siendo uno de los factores claves para explicar, primero la interrupción, y finalmente la finalización de aquellos viajes. En 1422, cuando se produjo la llegada de la sexta expedición, algunos altos funcionarios cuestionaron la dispendiosa política de prestigio del emperador, que al mismo tiempo que enviaba sus *baochuan* hacia el oeste, seguía lanzando grandes expediciones terrestres contra los mongoles, mantenía una larga guerra por sujetar a Vietnam en la órbita china y persistía en la realización de grandes obras civiles, como, por ejemplo, su descomunal palacio de la Ciudad Prohibida en Pekín. Entre tanto derroche, las armadas de Zheng He no eran las empresas que suponían los mayores gastos, pero si eran las más fáciles de suspender. La presión de los funcionarios fue tal que Yonglé tuvo que encarcelar a su

ministro de finanzas Xiá Yuanjí, pero, como una especie de compensación por esta dura decisión, ordenó suspender provisionalmente las armadas<sup>28</sup>.

Cuando Yonglé murió en 1424, su hijo y sucesor no solo mantuvo la suspensión de los viajes ultramarinos, sino que intentó cambiar la política de su padre, excarcelando al ministro de hacienda, retirándose del Vietnam y abandonando el palacio de Pekín para trasladar la capital de nuevo a Nankin. Sin embargo, el hijo de Yonglé apenas gobernó un par de años, y en 1425 subió al trono su nieto, el emperador Xuandé, el cual decidió dar una oportunidad más a la política de expansión marítima y ordenó la salida de Zheng He en el que sería su séptimo y último viaje. No es fácil de explicar este nuevo giro de la política china, pero tal vez el nuevo emperador quiso con este viaje, compensar el efecto negativo de la retirada de Vietnam y, sobre todo, dar algún uso a aquellos enormes barcos que se pudrían lentamente a causa de su inactividad.

El viejo gran eunuco debió entender que aquel sería su último viaje, y dejó, como constancia de todas su expediciones, una especie de testamento en piedra a través de un par de estelas levantadas en el sur de China, en las que, además de ensalzar sus hazañas náuticas, mostraba el espíritu abierto y sincrético de la religiosidad en China, pues el almirante musulmán declaraba también su devoción a la diosa Tianfei, la protectora de los marinos orientales, que antes de ser considerada una divinidad fue una joven que, intentando salvar a su padre arrastrado por un maremoto, se decía que nadaba sin descanso rescatando a cuantos caían al mar.

La última expedición de Zhen He (1431-1433) siguió una ruta muy parecida a la del sexto viaje. De nuevo alcanzaron la península Arábica, desde donde, esta vez con toda certeza, algunas embarcaciones de la flota llegaron a las proximidades de La Meca, para luego dirigirse al África Oriental, alcanzando, posiblemente, la actual Mozambique, muchos años antes de que esta región se convirtiese en una colonia portuguesa. A la vuelta, y como siempre, se pusieron a los pies del emperador los embajadores extranjeros y sus regalos, pero Xuandé afirmó que los aceptaría porque venían de lejos, pero que no veía ningún motivo para alegrarse por recibir unos presentes que en el fondo le habían salido carísimos, y, seguidamente, prohibió definitivamente los viajes a las distantes regiones occidentales. Esta decisión también se debió ver influida por la muerte del gran eunuco Zheng He.

No es seguro si el gran marino murió durante el regreso de la flota, o al

---

<sup>28</sup> *Ibidem*, p. 176.



Zheng He y sus ayudantes, en la que puede ser la única imagen de época del gran navegante. En: *Els grans viatges de Zheng He*, p. 25

poco de desembarcar, con lo que con ocurre con él como con su contraparte occidental, Cristóbal Colón: de ambos se sigue discutiendo donde se encuentra su verdadera tumba. A Zheng He se le han atribuido varios sepulcros, cuando no es descartable que sus restos reposen en el fondo de alguno de los muchos mares que recorrió. También como en el caso del descubridor genovés, no sabemos cuál fue su auténtico rostro.

Lo más cercano a conocer su apariencia es una estatuilla descubierta a finales del siglo XX en un templo taoísta de Fujian, que, en cualquier caso, muestra unas facciones convencionales más que las de un verdadero retrato. Ahora bien, en China del siglo XXI, todo el mundo parece reconocer su imagen y la figura del gran eunuco se ha embellecido y engrandecido en paralelo a la elevación del país al rango de superpotencia, del cual Zheng He es considerado como antecedente antiguo y símbolo actual. Son innumerables las representaciones en las que se le muestra como un hombre de gran estatura, con la espada en una mano. Se han impreso también sellos mostrando su enorme armada, e incluso, su figura ha sido llevada al mundo de los dibujos animados para que los pequeños puedan también conocer las hazañas de sus antepasados y, en fin, las autoridades chinas actuales, han realizado magnas exposiciones por todo el mundo ensalzando aquellos viajes, y han levantado estatuas gigantes del gran marino para que sirva de asombro a nivel planetario. Una actitud que paradójicamente contrasta con la de las autoridades chinas del último tercio del siglo XV, que, tras

la muerte de Zheng He, no sólo prohibieron realizar nuevos viajes, sino que hicieron todo lo posible por guardar su memoria en los más oscuros rincones de la Historia. En efecto, nada más regresar la última de aquellas armadas, los funcionarios chinos del emperador Xuandé destruyeron la mayoría de las cartas náuticas y los documentos de aquellas expediciones, lo que explica la escasez de datos originales sobre el gran almirante y sus viajes, y nos lleva a realizar una última pregunta: ¿cuáles fueron los motivos de la postergación de su figura tras su muerte? y, finalmente, ¿por qué China abandonó para siempre la política marítima y expansiva de tiempos del emperador Yonglé?

Sabemos que las armadas eran costosas, pues se ha calculado que suponían una cantidad cercana al 3% de los ingresos imperiales<sup>29</sup>; con todo, ese gasto en particular no era desorbitante, aunque se volvía insoportable cuando se unía al que provocaban la totalidad de las políticas expansivas de Yonglé. En realidad, los verdaderos motivos del cese de estas expediciones fueron más políticos, geoestratégicos, náuticos y también económicos, más que puramente financieros.

En primer lugar la muerte de Yonglé produjo un importante cambio en los equilibrios de poder que regían la corte imperial. El emperador nunca pudo eliminar por completo su estigma de ser un usurpador y desconfiaba de la antigua burocracia de la corte, formada por funcionarios que conseguían sus puestos por un tradicional sistema de selección y que estaban impregnados por las ideas aislacionistas de Confucio, según las cuales, imperio no tenía que desarrollar una política exterior, que sería demasiado cara y en el fondo inútil, pues los bárbaros se someterían de manera voluntaria a la



Una de las muchas representaciones idealizadas de Zheng He.

<sup>29</sup> *Ibíd.*, p. 177.



Figura 20. Altos funcionarios chinos de la dinastía Ming.

supremacía china cuando vieran la solidez y justicia de su política interna y los beneficios que ello les reportaría. La desaparición del emperador, supuso también la caída en desgracia de quienes habían apoyado su política, entre ellos los eunucos aupados a puestos de decisión<sup>30</sup>, pero también de los muchos comerciantes musulmanes que controlaban las rutas comerciales y se asentaban en los puertos y zonas marítimas de China, junto con monjes y fieles budistas, que aspiraban a expandir sus ideas religiosas fuera de las fronteras y desconfiaban de los anticlericales y descreídos funcionarios de la tradicional burocracia imperial<sup>31</sup>. Para estos últimos, Zheng He era un advenedizo encaramado al poder, un eunuco musulmán y de una etnia extraña, que no merecía mayores consideraciones<sup>32</sup>. Por eso, como hemos comentado, tras su muerte la mayoría de sus documentos fueron destruidos, ante el temor de que su memoria reforzase de nuevo la posición de los demás eunucos en la corte.

A esta alteración de la dinámica política se unió la agravación de la constante amenaza de los nómadas de las estepas noroccidentales. En 1449, solo quince años después de la muerte de Zheng He y del regreso de su última expedición marítima, un formidable ejército chino, con su joven emperador Zhengtong al frente, cayó ante la caballería de los nómadas y el

<sup>30</sup> Jacques GERNET. *El mundo chino*. Editorial Crítica, Barcelona, 1999, p. 358.

<sup>31</sup> Felipe FERNÁNDEZ-ARMESTO. *Los conquistadores del horizonte. Una historia global de la exploración*. Ariel, Barcelona, 2006, p. 175-176 y 178.

<sup>32</sup> *Ibidem*, p. 175.

propio “hijo del cielo” fue capturado, permaneciendo cautivo varios años<sup>33</sup>. Todo ello llevó a los siguientes gobernantes de la dinastía a dejarse llevar por la estrategia habitual y los Ming volvieron a refugiarse tras su gran muralla, que durante estos años fue consolidada y convertida en la maravilla pétreo que admiramos hoy, aunque a costa de consumir los recursos que anteriormente pudieron destinarse a las aventuras ultramarinas.

Claro que, ¿por qué no considerar que la prohibición imperial de enviar nuevas armadas al Oeste pudo haber sido desoída y sustituida por la voluntad de comerciantes independientes? En realidad esto no ocurrió, o al menos no en número y cantidad suficiente para resultar una actividad significativa. El comercio marítimo chino se mantuvo pujante en los mares orientales, pero o no pudo, o no quiso desobedecer las órdenes que prohibían aquellos viajes al Extremo Occidente. Algo muy diferente a lo que pasó, por ejemplo, en las exploraciones españolas. En ellas, en cuanto las armadas enviadas con capital estatal no resultaban rentables, y rara vez lo fueron en los primeros momentos, los monarcas permitieron y favorecieron una iniciativa privada que resultó siempre mucho más activa. No hay que olvidar la famosa frase del cronista Gonzalo Fernández de Oviedo sobre lo que la Corona puso en la conquista de América, que, según él, se reducía a “papeles”, es decir, permisos por escrito y “buenas palabras”.

Tampoco los navegantes chinos, como sí hicieron los europeos, se arriesgaron a buscar caminos marítimos realmente nuevos. En sus expediciones practicaron la mayor parte del tiempo una navegación que podríamos definir como de cabotaje y, desde luego, nunca se atrevieron a salir de la cómoda región dominada por los vientos monzónicos. Navegar por el mar de China o por las rutas septentrionales del Índico, suponía encontrar amplias costas relativamente cercanas y, sobre todo, permitía ir y volver por el mismo camino. Los límites de las navegaciones de Zheng He estuvieron siempre marcados por el área de influencia de los vientos estacionales. De octubre a mayo, el monzón de invierno sopla de Este a Oeste (de tierra a mar, si tomamos como referencia las costas de China) permitiendo a los juncos alejarse de sus bases. A partir de esa fecha, los vientos rolaban hasta empujar a las naves de Oeste a Este, lo que les servía a las armadas para regresar a casa. El régimen de los monzones favoreció los largos trayectos marítimos sin escalas, pero salir de ese espacio conocido, y relativamente seguro, no resultaba sencillo. Más allá de las costas japonesas

---

<sup>33</sup> Jacques GERNET. *El mundo chino*. Editorial Crítica, Barcelona, 1999, p. 356.



Detalle el mapa de fra Mauro, mostrando un “Çoncho de India” (Junco de la India), que en 1420 navegaba por el extremo sur de África. Museo Correr, Venecia, mediados del siglo XV.

se encontraba la inmensidad del Pacífico, una extensión de agua cuatro veces más grande que las de todas las tierras de Asia, pues de hecho en su perímetro cabrían todos los continentes juntos. Este colosal tamaño y la existencia de un régimen de vientos que circulan formando enormes elipses de miles de millas y en donde nunca es posible regresar por donde se ha ido, formaban una barrera que resultó insalvable para las armadas chinas. La salida por el Índico era posible en rutas cercanas a la costa, y tal vez por eso, en el famoso mapa veneciano de Fra Mauro, de mediados del siglo XV, se muestra un junco en el extremo sur de África, pero atravesar ese océano en toda su anchura tampoco era tarea sencilla. Más allá de los diez grado sur existe un verdadero cinturón de tormentas que acobardaba a los navegantes y en latitudes más meridionales aún se encuentran las regiones que los marinos deportivos a vela actuales llaman con respeto, y no poco temor, los rugientes cuarenta y los furiosos cincuenta. El verdadero mérito de los marinos occidentales como Magallanes o Elcano, sería cruzar el Pacífico y el Índico en toda su anchura y en travesías totalmente alejadas de las costas<sup>34</sup>.

Con todo, si quisiéramos resumir en una explicación la retirada de las armadas imperiales chinas de las rutas occidentales, ésta no sería política, ni geoestratégica, ni técnica, y tampoco financiera, sino simplemente económica y la podemos formular diciendo que en el fondo ni a los chinos,

<sup>34</sup> Felipe FERNÁNDEZ-ARMESTO. *Los conquistadores del horizonte. Una historia global de la exploración*. Ariel, Barcelona, 2006, p.179-180.

ni a los navegantes, árabes o malayos, japoneses u otros pueblos de las islas de Asia les interesaban mercados tan alejados como podían ser los africanos o europeos; ¡ya estaban bastante ocupados navegando sus ricos mares!<sup>35</sup>. El oro subsahariano podría haber sido un incentivo de interés para los navegantes orientales, pero hacía tiempo que esa riqueza tenía una salida natural hacia los mercados del norte de África y el sur de Europa y desviar ese flujo hacia otras direcciones no hubiera resultado sencillo.

Eran las pequeñas naciones marítimas del occidente de Europa, en feroz competencia unas con otras, las que anhelaban llegar a las tierras de las especias, la porcelana y la seda. Nobles, grandes eclesiásticos y hasta reyes, deseaban adornar sus templos, palacios y sus propios cuerpos con ricos tejidos orientales. Así, cuando los canónigos de la catedral de Sevilla quisieron revestir el sitial en que su arzobispo celebraba las sesiones más solemnes, usaban el exquisito tapiz conocido como “el terliz de la montería” con magníficos bordados persas, o cuando los propios monarcas medievales emprendían el más importante de sus viajes, el que los llevaría ante la presencia de Dios, usaban en sus ropajes, y almohadones sepulcrales los inimitables paños del Oriente, como ha salido a la luz en las tumbas de los monarcas castellanos del siglo XIII situadas en el monasterio de las Huelgas Reales de Burgos. En el fondo, la relativa pobreza de los occidentales, la tosquedad de muchas de sus producciones industriales, sobre todo las textiles, la monotonía de su alimentación y la falta de metales preciosos para lubricar sus circuitos económicos, los lanzó a navegar por todos los océanos, con el objetivo final de llegar a los mercados orientales.

El problema surgió cuando, por fin, las naves portuguesas llegaron a la India y se dieron cuenta que poco tenían que ofrecer a cambio de las riquezas de aquellas tierras. Eso fue lo que le ocurrió al propio Vasco de Gama, cuando quiso comerciar con el zamorín de Calicut entregándole tijeras, cuchillos, espejos y otras baratijas. El monarca malabar lo desanimó enseguida al indicarle que en su reino se producían ricas especias y telas de brillantes seda y que solo con plata y oro al cambio podrían llegar a hacer negocios. La suerte, que suele acompañar a los audaces, se produjo cuando, en sus locas navegaciones en busca de las riquezas, los occidentales toparon con tierras y hasta continentes inmensos y ricos que no esperaban hallar, pero que pudieron explotar en su beneficio y con dichos beneficios, cerrar el círculo del comercio entre Europa y Asia. Primero fue América

---

<sup>35</sup> *Ibíd.*, p. 180.





Peso de ocho reales de plata mexicana con resellos chinos. Año de 1796. Fotografía del autor.

y más tarde sería Australia o Nueva Zelanda. Con la plata de las minas de Potosí o Zacatecas, el comercio con China pudo mantenerse activo. Los abundantes “reales de a ocho” españoles con resellos chinos así lo atestiguan, de tal manera que se ha llegado a decir que sin el descubrimiento de Colón, el de Vasco de Gama hubiera sido inútil.

Veinte años después de morir Zheng He todos los países del Índico habían salido de la esfera de influencia china, pero a lo largo de los siglos XVI, XVII y XVIII grandes

partes del mundo fueron cayendo en la órbita europea, de manera que todavía en el siglo XXI, el llamado Mundo Occidental, que se extiende por tres continentes, dispone de más habitantes y más extensión que el mundo chino. Occidental sigue siendo el “imperio” que domina el mundo actual: los Estados Unidos de América. Ahora bien, ¿por cuánto tiempo? China es hoy en día un país enorme y férreamente unido, una unidad que los europeos perdieron tras la caída del imperio romano en el siglo V y no han vuelto a recuperar, a pesar de los loables intentos de la Unión Europea, demasiado poco cohesionada todavía para ser un poder decisivo en el mundo. China es también la segunda potencia económica y su desarrollo militar es innegable. Hoy comerciantes chinos se asientan y distribuyen sus productos por medio mundo. Es innegable que China hace tiempo que ha roto su aislamiento y por eso la figura de Zheng He ha sido rescatada con tanto vigor. No hay duda: los chinos han vuelto; y el mundo ha vuelto a cambiar...



CAPÍTULO II  
LA TIERRA QUE  
TRAÍAN DIBUJADA.  
LOS VIAJES ANDALUCES Y LA  
PRIMERA CARTOGRAFÍA  
DEL NUEVO MUNDO

**José María García Redondo<sup>1</sup>**

*Escuela de Estudios Hispano-Americanos / Instituto de Historia,  
Consejo Superior de Investigaciones Científicas*

**E**n 1495, cuando Cristóbal Colón aún no había retornado de su segundo viaje a las Indias, la corona castellana ya había iniciado una serie de medidas orientadas a poner fin a los privilegios acordados con el almirante. Frente a la empresa de exploración colombina, concedida con carácter exclusivo, los Reyes Católicos abrieron la puerta a que otros particulares, previa capitulación, organizaran sus propias jornadas. Las expediciones de aquellos pilotos contaron con la financiación de inversores privados, quienes ansiaban su porción de las promisorias riquezas del Nuevo Mundo. Con este giro en la política exploratoria, auspiciado por el obispo Juan Rodríguez de Fonseca y avalado por las quejas que suscitaban los abusos del pretendido señorío de Colón sobre las islas y tierras del Mar Océano, los monarcas españoles consiguieron robustecer su poder, dinamizar los

---

<sup>1</sup> Este trabajo forma parte del Proyecto MAPWORKS PID2022-141020NA-I00 financiado por MICIU/AEI /10.13039/501100011033 y por FEDER, UE.

descubrimientos y reportar mayores beneficios para el fisco.<sup>2</sup>

Hasta 1503, año en que fue constituida la Casa de la Contratación de Sevilla como organismo que habría de controlar el tráfico indiano, se sucedieron varias expediciones que partieron desde los puertos de Sevilla, Huelva y Cádiz rumbo a las Indias. Alonso de Ojeda, Juan de la Cosa, Pero Alonso Niño, Vicente Yáñez Pinzón o Diego de Lepe fueron algunos de los marineros que protagonizaron los llamados «viajes de descubrimiento y rescate».<sup>3</sup> Este último término —rescate— se entendía como el intercambio desigual de algunos enseres sin valor (como espejos, cascabeles o panderos) por metales preciosos o perlas que poseían los habitantes de aquellas tierras. La historiografía también ha denominado a estas campañas como «viajes andaluces» o «viajes menores», a pesar de la importancia que tuvieron al asentar las bases de la cartografía posterior y de las estrategias de ocupación y explotación del Nuevo Mundo. Su mérito, sin duda, fue dar forma a lo desconocido.

El raudal de informaciones geográficas, de cartas de navegar y de instrucciones para desplazarse con éxito entre las dos orillas del océano Atlántico no empezó a ser organizado de manera sistemática hasta 1508, momento en el que se instituyó el puesto de piloto mayor de la Casa de la Contratación y se le consignó el deber de mantener actualizado el padrón real.<sup>4</sup> La creación de este cargo se fundamentó en los «muchos inconvenientes» que ocasionaba a la navegación la existencia de «muchos padrones de cartas de diversos maestros que an puesto e asentado las tierras e yslas de las yndias

<sup>2</sup> Obra de referencia para el estudio de estos viajes es el libro de Demetrio RAMOS. *Audacia, negocios y política en los viajes españoles de descubrimiento y rescate*. Casa-Museo de Colón, Seminario Americanista de la Universidad de Valladolid, 1981. Alice B. Gould trabajó estos viajes en numerosos artículos. En lengua inglesa, están los clásicos trabajos de Samuel Eliot MORISON. *The European Discovery of America. The Southern Voyages A. D. 1492-1616*. Oxford University Press, Nueva York, 1974, y Louis-André VIGNERAS. *The Discovery of South America and the Andalusian Voyages*. University of Chicago Press, Chicago, 1976. Véase una síntesis actualizada de los viajes colombinos y los posteriores viajes menores en Salvador BERNABÉU ALBERT. *La aventura de lo imposible. Expediciones marítimas españolas*. Lunwerg, Barcelona, 2000, pp. 21-54. Para una panorámica general de los viajes españoles con abundantes mapas, véase, asimismo, Manuel LUCENA GIRALDO (ed.). *Atlas de los exploradores españoles*. Planeta, Sociedad Geográfica Española, Madrid, 2009.

<sup>3</sup> Las trayectorias vitales, negocios y redes de esta primera generación de pilotos son estudiados por Juan GIL. «Marinos y mercaderes en Indias (1499-1504)». En: *Anuario de Estudios Americanos*, vol. 42, 1985, pp. 297-499

<sup>4</sup> Sobre el piloto mayor, véase José PULIDO RUBIO. *El Piloto Mayor de la Casa de la Contratación de Sevilla. Pilotos mayores, catedráticos de cosmografía y cosmógrafos*. Escuela de Estudios Hispano-Americanos, Sevilla, 1950. El padrón real ha sido estudiado recientemente por Antonio SÁNCHEZ. *La espada, la cruz y el Padrón. Soberanía, fe y representación cartográfica en el mundo ibérico bajo la Monarquía Hispánica, 1503-1598*. Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Madrid, 2013, y José María GARCÍA REDONDO. *Cartografía e imperio. El padrón real y la representación del Nuevo Mundo*. Ediciones Doce Calles, Madrid, 2018.

[...] descubiertas, los cuales estan entre si muy diferentes los unos de los otros, asi en la derrota como en el asentamiento de tierras». De esta forma, «porque aya horden en todo», el cometido del primer piloto mayor, Américo Vespucci, fue reunir a los marinos más hábiles y elaborar «un padron general, el qual se llame el padron real, por el qual todos los pilotos se ayan de regir y gobernar».<sup>5</sup>

Sucesivas leyes fortalecieron el carácter científico de la institución hispalense, que fue dotada de especialistas en astronomía, cosmografía y cartografía. De la Casa de la Contratación dependería la evaluación de los pilotos de la Carrera de Indias y la autorización de las cartas e instrumentos náuticos que estos estarían obligados a manejar, de acuerdo con los modelos del padrón real. Tradicionalmente, el padrón real se ha interpretado como un gran mapamundi donde se iban señalando los progresivos avances y descubrimientos de los nautas españoles. Sin embargo, hoy sabemos que no solo contenía mapamundis —lo que sería de poca utilidad si su finalidad era servir a las navegaciones—, sino también cartas de marear de ámbitos más reducidos, derroteros o descripciones textuales con las rutas y advertencias de peligros, tablas con las posiciones en latitud de los principales accidentes geográficos e, incluso, sencillos bosquejos con los perfiles del litoral tal y como fueron vistos por los pilotos desde sus navíos.<sup>6</sup>

Antes de que se iniciasen los intentos de la Casa de la Contratación por regular de manera científica las navegaciones oceánicas, las cartas de marear que realizaron los primeros nautas circularon de mano en mano en los puertos andaluces y americanos. Algunas fueron copiadas para ser empleadas en sucesivos viajes y otras se remitieron a la corte para dar noticia a los reyes y a Fonseca, en quien confiaron los monarcas la gestión de los asuntos indianos. Las rutas, los consejos y los secretos basados en la experiencia, en cambio, iban de boca en boca entre los pilotos.<sup>7</sup> A pesar de su importancia, son muy pocas las referencias que se conocen y escasísimos los mapas españoles que se conservan de los años que preceden al establecimiento de la Casa de la Contratación. Carecemos de cartas manejadas por los pilotos, apenas algunos ejemplares realizados como obsequio o preservados como

---

<sup>5</sup> Real Provisión a Américo Vespucci. Valladolid, 6 de agosto de 1508. Archivo General de Indias (en adelante, AGI), Indiferente General, 1961, lib. 1, ff. 65v-67r. Puede consultarse la transcripción completa del documento en PULIDO RUBIO. *El Piloto Mayor...*, pp. 461-464.

<sup>6</sup> GARCÍA REDONDO. *Cartografía e imperio...*, p. 29.

<sup>7</sup> Pablo Emilio PÉREZ-MALLAÍNA. *Los hombres del océano. Vida cotidiana de los tripulantes de las flotas de Indias. Siglo XVI*. Diputación de Sevilla, Sevilla, 1992, pp. 240-241.

parte de algún pleito. Tal y como sentenció el marino e historiador Julio Guillén Tato, las cartas deterioradas y desfasadas pronto desaparecían y eran sustituidas por otras nuevas y más actualizadas:

*Lo manoseado cotidianamente a bordo pronto desaparece, y más en aquellas embarcaciones tan propicias al fuego o a empeñarse. ¿Cuántas cartas se conservan acaso de las miles y miles que utilizaron tantísimos pilotos nuestros de los siglos XVI y XVII, y que el Cosmógrafo Mayor de la Contratación de Sevilla comprobaba y sellaba? Puedo afirmaros que ninguna, y que las que todos conocemos, o pertenecen a expedientes o fueron adquiridos por gente de pro que las guardaron en sus bibliotecas. Archivo tenía, y existe en nuestros días, el primer Marqués de Santa Cruz, y de las que, sin género de duda, usó el que pasó su vida en la mar, no queda ni rastro.<sup>8</sup>*

El objetivo de estas páginas es ofrecer una panorámica de los primeros viajes castellanos a América, hasta el establecimiento de la Casa de la Contratación, atendiendo particularmente al uso y funciones de la cartografía. Nos encontramos ante el reto de estudiar unos mapas que no se conservan. Por ello, ante la ausencia de las imágenes, nos centraremos en las prácticas con mapas. A través de los testimonios documentados, se abordará la transmisión de la información geográfica y las formas de comprender y representar ese Nuevo Mundo, un espacio ignoto que recorrieron por primera vez y con pericia pilotos ibéricos, muchos de ellos oriundos de la Baja Andalucía.

### **Nuevos horizontes**

Hasta el siglo XV, los cosmógrafos dividían el mundo conocido en tres grandes partes: África, Europa y Asia. Esta última era la porción de tierra más grande y desconocida, donde se localizaban los escenarios de los relatos bíblicos, los lugares de la tradición grecolatina y las maravillas narradas por los viajeros como Marco Polo. En sus límites se encontraban los imperios del Gran Kan y del Preste Juan, Cipango (Japón) y otras ínsulas ricas en especias y oro. Cuando a mediados de dicha centuria los avances en el arte de la navegación permitieron a los europeos adentrarse cada vez más en las aguas del Atlántico, alcanzar el Lejano Oriente seguía siendo el principal atractivo.

---

<sup>8</sup> Julio GUILLEN TATO. *Cartografía marítima española. En torno a varios de los problemas de su estudio. Discurso de recepción del académico electo*. Real Academia de la Historia, Madrid, 1943, p. 26.

La búsqueda de una vía oceánica hacia la India y el Catay (China) alentó las expediciones portuguesas por la costa sur de África. Al mismo tiempo que atravesaban el ecuador y la zona tórrida (aquella región climática que los antiguos habían creído que abrasaría sus cuerpos y que solo estaría poblada por monstruos), los portugueses fueron desvelando los contornos del continente africano: Bartolomé Días alcanzó por primera vez el Cabo de Buena Esperanza en 1488 y, diez años más tarde, en 1498, Vasco da Gama llegó a la India. Por el camino, fueron estableciendo pequeños puertos y factorías donde se lograban materias primas y se esclavizaban seres humanos.<sup>9</sup>

La posibilidad de hallar nuevas rutas marítimas a Asia, como alternativa al viaje continental a través de la llamada Ruta de la Seda, no era nueva. Los geógrafos clásicos, como Ptolomeo, ya sabían de la esfericidad de la Tierra y sospechaban que, con los medios adecuados, un barco podría navegar desde Europa —yendo al oeste— hasta los confines de Asia. Los mapas de Henrico Martellus, que se sospecha que pudo manejar Colón, suponen un primer intento de integración de la geografía antigua con los avances lusitanos por la costa africana.<sup>10</sup> Al igual que él, otros cartógrafos ya habían indicado un posible paso por la parte sur de África muchos años antes de que fuera doblada por los portugueses. Mientras tanto, los cosmógrafos especulaban sobre el tamaño de la Tierra, la anchura del océano y la proximidad de las tierras asiáticas avanzando al oeste de las islas de las Azores.

El famoso globo de Martin Behaim, concluido en Núremberg en 1492 antes de que llegase la noticia del descubrimiento colombino, o el mapa perdido de Paolo Toscanelli, aquel que supuestamente empleó Colón para estimar el viaje entre Europa y Asia a través del Mar Océano, evidenciaban una distancia amplia entre las dos orillas del mundo, pero no imposible de surcar en algún momento. Son conocidos los cálculos del almirante que, a pesar de erróneos y controvertidos para buena parte de los cosmógrafos de su tiempo, le sirvieron para justificar ante los Reyes Católicos su viaje a oriente navegando por el occidente. Colón empleó como extensión longitudinal del Viejo Mundo los valores más anchos que habían dado los geógrafos clásicos y, por otro lado, redujo considerablemente el tamaño de

<sup>9</sup> Sobre los viajes portugueses, es de gran utilidad la compilación de documentos estudiados en José Manuel GARCIA (ed.). *As viagens dos descobrimentos*. Editorial Presença, Lisboa, 1983. Este periodo ha sido tratado por Isabel SOLER. *El nudo y la esfera. El navegante como artífice del mundo moderno*. Acantilado, Barcelona, 2003.

<sup>10</sup> Chet VAN DUZER. *Henricus Martellus's World Map at Yale (c.1491): Multispectral Imaging, Sources, and Influence*. Springer, Cham, 2019.

la Tierra, adoptando la medida más corta para la equivalencia de los grados de longitud en leguas. De esta forma contraía considerablemente la amplitud del océano y ofrecía un tiempo de navegación factible con los medios técnicos disponibles.<sup>11</sup>

Estos cálculos situaban a Cipango en la longitud de las Antillas occidentales y a Catay en la costa occidental de México. De hecho, como el resultado del viaje no fue el previsto, cuando Colón tocó tierra en la isla que bautizó como San Salvador, en las Bahamas, el 12 de octubre de 1492, en sus mapas había sobrepasado ligeramente el punto donde esperaba encontrar Japón. De esta forma, los hallazgos en el Caribe fueron encajados en aquella cartografía mítica que había salpicado de pequeñas ínsulas los alrededores de Cipango, según Toscanelli, «muy abundosa en oro, perlas y gemas», y a una distancia tal que «no se ha de atravesar un gran trecho de mar por caminos desconocidos».<sup>12</sup> Colón reconoció parcialmente las islas de La Española (Santo Domingo) y Juana (Cuba) que, por su gran tamaño creyó que se trataba de los perfiles continentales de China. Luego, en su segundo viaje (1493-1496), reajustando los recientes hallazgos con la cartografía disponible, identificó esta ínsula con los contornos del llamado Quersoneso Áureo (la península de Malaca, en el sudeste asiático), extremo del continente según la *Geografía* de Ptolomeo, obra del siglo II d. C. que se seguía considerando una autoridad en la materia.<sup>13</sup>

La exploración por la costa sudamericana durante su tercer periplo (1498), en lo que hoy es Venezuela e isla Trinidad, le llevó a Colón a imaginar que cerca de la desembocadura del Orinoco se encontraba la cumbre donde se asentaba el Paraíso Terrenal, lugar al que, escribía, «no puede llegar nadie, salvo por voluntad divina».<sup>14</sup> Embebido de un ambiente mesiánico, en un momento de debilidad, cuando fue hecho prisionero en Santo Domingo en octubre del año 1500 y llevado a España, el almirante se identificó como

<sup>11</sup> José Luis COMELLAS. *El cielo de Colón: Técnicas navales y astronómicas en el viaje del Descubrimiento*. Athenica Ediciones Universitarias, Sevilla, 2015.

<sup>12</sup> «Copia [de la carta remitida a Fernando Martínez, canónigo de Lisboa] enviada a Cristóbal Colón por Paulo [Toscanelli], médico, con una carta de marear». Florencia, 25 de junio de 1474. En: Juan GIL y Consuelo VARELA (eds.). *Cartas de particulares a Colón y Relaciones coetáneas*. Alianza, Madrid, 1984, p. 140.

<sup>13</sup> William A. R. RICHARDSON. «South America on Maps before Columbus? Martellus's "Dragon's Tail" Peninsula». En: *Imago Mundi*, n.º 55, 2003, pp. 25-37.

<sup>14</sup> Cristóbal COLÓN. «Relación del tercer viaje (1498-1500)». En: Cristóbal COLÓN. *Textos y documentos completos*. Edición de Consuelo VARELA. *Nuevas Cartas*. Edición de Juan GIL. Alianza, Madrid, 1995, p. 380.





Fig. 1. Planisferio de Cantino, Lisboa, 1502. Biblioteca Estense Universitaria, Módena.

un elegido de Dios: «del nuevo cielo e tierra que decía nuestro Señor por San Juan en el Apocalipsis, después de dicho por boca de Isaías, me hizo mensajero y amostró aquella parte».<sup>15</sup> Sin embargo, para entonces, cada vez con más frecuencia, ya se hablaba de un nuevo mundo distinto a Asia. En su último viaje, ya en 1502-1504, Colón navegó por Centroamérica, desde Honduras hasta el Darién, territorio que supuso que se trataba del reino de Catigara (Indochina), en busca de un paso navegable hacia el Sinus Magnus (Gran Golfo) descrito por Ptolomeo. Creía el almirante encontrarse a pocos días de viaje de la India: «dicen que la mar boja a Çiguare, y de allí a diez jornadas es el río Ganges».<sup>16</sup>

Los descubrimientos colombinos tuvieron como consecuencia la firma del Tratado de Tordesillas, en 1494, y el impulso de nuevas expediciones. Las rivalidades desatadas entre Castilla y Portugal, por el dominio de las islas recién descubiertas, fueron inicialmente solucionadas mediante una raya trazada en medio del Atlántico por el papa Alejandro VI. Sin embargo, ante la poca extensión del Nuevo Mundo que había recibido Portugal, ambas coronas acordaron en Tordesillas desplazar la línea más al oeste, quedando finalmente marcada a 370 leguas de las islas de Cabo Verde. El planisferio portugués de 1502 llamado Cantino (Fig. 1), por el apellido del agente italiano que lo consiguió en Lisboa para el duque de Ferrara, es el más antiguo que se conoce con la representación de esta línea. Sobre ella puede leerse:

<sup>15</sup> COLÓN. «Carta a doña Juana de la Torre, ama del príncipe don Juan» (1500). En: IBÍDEM, p. 430.

<sup>16</sup> COLÓN. «Relación del cuarto viaje», Jamaica, 7 de julio de 1503. En: IBÍDEM, p. 488.

«Este he o marco dantre Castella y Portuguall».<sup>17</sup>

De los primeros viajes de descubrimiento se conservan muy pocos mapas.<sup>18</sup> Además del mencionado Cantino y otras cartas que trataremos a continuación, se conocen algunos ejemplares de inicios del siglo XVI realizados a partir de fuentes españolas y portuguesas.<sup>19</sup> El estudio y datación de esta cartografía, generalmente preparada con fines diplomáticos y no para navegar, es muy problemática. Aunque dichas cartas se sustentaban en la experiencia de los navegantes ibéricos, no estaban exentas de imprecisiones, especulaciones y fantasías. Por un lado, las cartas se dibujaron a partir de copias (o de «copias de copias») y se sometieron a procesos de traducción (buena parte de ellas son italianas), por lo que abundan divergencias y errores en los topónimos o en la descripción de determinados contornos geográficos. Por otro lado, la recepción de las noticias por los autores de dichos mapas no siempre fue cronológica ni coherente ni podía ser verificada, por lo que unas partes del mapa podían representar perfiles más actualizados, mientras que otras reincidían en errores geográficos ya superados. A esto habría que sumar las revisiones, adiciones o raspados que se hacían con posterioridad sobre el pergamino para agregar o corregir alguna información. Por último, los copistas, no siempre maestros de hacer cartas, cometían descuidos u omisiones al interpretar las convenciones náuticas o hacían uso de su peculiar inventiva.

Para un piloto, la carta de marear debía ser un instrumento útil, capaz de responder a las necesidades de la navegación. Conforme los barcos se alejaban de las costas y se perdían los referentes visuales, se precisaban mediciones astronómicas que pudiesen ubicarles en altamar. Para ello, progresivamente, las cartas incorporaron posiciones según la latitud, que se calcu-

<sup>17</sup> Planisferio de Cantino, Lisboa, 1502. Biblioteca Estense Universitaria, C.G.A.2. SÁNCHEZ. *La espada, la cruz y el Padrón...*, p. 82.

<sup>18</sup> Para una panorámica general de la cartografía náutica española, véanse los libros de María Luisa MARTÍN-MERÁS. *Cartografía marítima hispana: la imagen de América*. Lunwerg, Barcelona, 1993, y Ricardo CERESO MARTÍNEZ. *La cartografía náutica española en los siglos XIV, XV y XVI*. Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Madrid, 1994.

<sup>19</sup> El planisferio de Vesconte Maggiolo, llamado Fano-Maggiolo, fue realizado en Génova en 1504 y se custodia en la Biblioteca Comunale Federiciana (Fano, Italia). La carta denominada de Pesaro se guarda en la Biblioteca Oliveriana, en dicha ciudad italiana, y tradicionalmente se data hacia 1506. El planisferio firmado por el genovés Niccolò de Caverio se elaboró aproximadamente en 1504-1505 y se conserva en la Biblioteca Nacional de Francia. Por último, el planisferio de King-Hamy, en la Huntington Library, aunque se ha fechado generalmente entre 1502-1505, las recientes investigaciones de Chet Van Duzer lo han datado de mediados del siglo XVI, atribuyéndolo al cartógrafo italiano Battista Agnese. El nombre lo debe a sus anteriores propietarios, Richard King y Ernest Hamy.

laba a partir de la altura del Sol a mediodía, observado con el cuadrante o el astrolabio. En cambio, al no existir un método certero a bordo de los navíos para precisar la longitud, esta se fijaba por estima. Otros problemas como la desviación de la brújula, a causa de variación magnética de la Tierra, o la representación de la distancia entre los meridianos a distintas alturas del globo no fueron subsanados en los primeros mapas. En lugar de perseguir una representación fidedigna de la «realidad geográfica», los pilotos plasmaron el entorno conforme era percibido desde el barco, de la misma forma que luego lo experimentarían sucesivos nautas.<sup>20</sup> De esta suerte, las costas podían aparecer fuertemente desviadas hacia un rumbo, como vemos en el litoral africano en el mapa de Cantino, o con cierta desproporción en los tamaños y distancias. Sin embargo, los pilotos no dudaban de la certeza de las cartas, como afirmaba el onubense Gonzalo Alonso Galeote, quien podía ubicar las provincias de Urabá y el Darién porque lo «sabe por las figuras que ha visto de las cartas de navegar, porque los que las pintan creen que pintan lo cierto y ellos se siguen por el padrón de los descubridores que lo ven e descubren e así cree que está la tierra como en la carta figurada».<sup>21</sup>

En un mismo mapa podían cohabitar otros elementos gráficos, unos de carácter especulativo y otros de tipo político. Entre los primeros, dispuestos ahí por inspiración de los cosmógrafos —quienes no dejaban de teorizar acerca de la verdadera imagen del mundo— se dibujaron prolongaciones artificiales que representaban América como una extensión de Asia o, por el contrario, ambiguos contornos y figuras que retrataban el Nuevo Mundo como una o varias unidades de tierra desconocida. Entre los elementos de tipo político, quizás fueron estos —y no los errores en la observación— los que llevaron al autor del Cantino a avanzar las costas de Brasil al este de la raya de Tordesillas mucho más de lo que realmente le correspondía. En otros casos, topónimos, banderas y barcos con los pabellones de una u otra corona subrayaron o inventaron el descubrimiento de un lugar o el dominio de determinadas regiones del océano.

Para los pilotos, las cartas eran fuentes fiables tanto para navegar como

---

<sup>20</sup> Sobre la hechura de las cartas de navegar, véase el reciente artículo de Joaquim ALVES GASPAR y Henrique LEITÃO. «What is a nautical chart, really? Uncovering the geometry of early modern nautical charts». En: *Journal of Cultural Heritage*, n.º 29, 2018, pp. 130-136.

<sup>21</sup> Declaración de Gonzalo Alonso Galeote. San Salvador, marzo de 1515. AGI, Patronato Real, 12, n. 2, r. 2, f. 71r-v. Transcrita en Anunciada COLÓN DE CARVAJAL (dir.). *La herencia de Cristóbal Colón. Estudio y colección documental de los mal llamados pleitos colombinos (1492-1541)*. Fundación Mapfre, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Madrid, 2015, tomo IV, p. 2343.

para reconocer el avance de los descubrimientos. Alonso Rodríguez de la Calva, marino de Palos de la Frontera, conocía las provincias de Paria a Veragua porque «ha estado en la tierra y sabe la costa porque así es público y notorio por la carta del marear que lo pueden ver y palpar todo en todo tiempo e así es público y notorio en esta villa».<sup>22</sup> Su paisano Pedro Enríquez también sabía de estas partes «porque lo vee en la derrota e costa de las cartas» y aseguraba que podía ir a ellas cuando quisiese manejando dicho instrumento: «tiene noticia dello por la carta y si menester fuere yrá cada que sea menester allá e que por esto lo sabe».<sup>23</sup> Asimismo, los mapas levantados por los nautas adquirirían carácter probatorio y reforzaban los testimonios de las personas más cualificadas. Arias Pérez Pinzón, hijo de Martín Alonso Pinzón, sabía de los descubrimientos de Diego de Lepe en la costa de Brasil por el comendador Francisco Vélez, quien participó en la jornada e «informó a este testigo y le dio razón de lo descubierto e que lo sabe porque también le mostró la tierra que traya dibujada e juntándola con este testigo y lo que avía descubierto es así».<sup>24</sup>

### Mapas en disputa

Tras las primeras jornadas descubridoras de Colón, se van a promover nuevas expediciones deseosas de ampliar los límites de las tierras recién conocidas y de sacar provecho de sus riquezas. Los enfrentamientos entre la corona y el almirante, unidos a las noticias de los avances portugueses en Asia y en el Nuevo Mundo, además de los ingleses por las orillas del Atlántico norte, propiciaron un cambio en la política de los Reyes Católicos respecto a las Indias occidentales, que desembocó en la creación de la Casa de la Contratación en 1503. Sin embargo, como ya anotamos, antes de la erección de esta institución, desde 1495, la corona permitió a la iniciativa privada la navegación a las Indias mediante la concesión de licencias y la firma de una capitulación. Sobre estas campañas lideradas por particulares, afirmó el cronista Gonzalo Fernández de Oviedo: «cuasi nunca sus majestades ponen su hacienda e dinero en estos nuevos descubrimientos, excepto

<sup>22</sup> Respuesta de Alonso Rodríguez de la Calva. Sevilla, 1511. Real Biblioteca de El Escorial (en adelante, RBE), V, II, 17, f. 48r. Transcrita en IBÍDEM, tomo III, p. 1212.

<sup>23</sup> Respuestas de Pedro Enríquez. Sevilla, 1511. RBE, V, II, 17, ff. 40v y 48r. Transcritas en IBÍDEM, tomo III, pp. 1201 y 1212.

<sup>24</sup> Respuesta de Arias Pérez Pinzón. Sevilla, 1511. RBE, V, II, 17, f. 68r. Transcrita en IBÍDEM, tomo III, p. 1239.

papel y palabras buenas».<sup>25</sup>

Los principales viajes de descubrimiento y rescate se organizaron entre 1498 y dicho año de 1503, aunque suelen incorporarse a la nómina algunas jornadas posteriores a la fundación de la Casa de la Contratación.<sup>26</sup> Las navegaciones, que partieron de los puertos de la Baja Andalucía, siguieron la estela del tercer viaje de Cristóbal Colón y pronto se revelaron como los mejores instrumentos de la corona para proseguir con los descubrimientos americanos, favorecer empresas comerciales privadas, consolidar sus derechos de posesión y romper el monopolio colombino, a pesar de las quejas del almirante. En este cambio de rumbo jugó un papel fundamental el obispo Juan Rodríguez de Fonseca. De él decía fray Bartolomé de Las Casas que «aunque eclesiástico [...] era muy capaz para mundanos negocios, señaladamente para congregar gente de guerra para armadas por la mar, que era más oficio de vizcaíno que de obispos; por lo cual siempre los Reyes le encomendaron las armadas que por la mar hicieron mientras vivieron».<sup>27</sup>

Las jornadas se sucedieron con desigual beneficio económico, pero con indudable éxito en cuestión de reconocimientos geográficos. Alonso de Ojeda, Américo Vespucci, Juan de la Cosa, Pero Alonso Niño, Cristóbal Guerra, Vicente Yáñez Pinzón, Diego de Lepe, Alonso Vélez de Mendoza y Rodrigo de Bastidas, entre otros, avanzaron por las costas de Sudamérica, desde Brasil hasta Panamá, impulsados por los vientos alisios. Reconocieron los grandes ríos Amazonas y Orinoco; las islas Trinidad, Curaçao y Margarita; la Boca del Dragón y la tierra de Paria; el cabo de la Vela y la costa de Perlas, y hacia el norte terminaron por comprender los perfiles insulares de las Antillas y el funcionamiento de las mareas del Caribe. En su horizonte último, estos viajes miraban más al oeste: a las islas de las Especias y a un posible paso que les abriese camino al Índico, como hará, veinte años después, Hernando de Magallanes.

El más antiguo y principal resultado cartográfico de estos viajes, hasta el año 1500, es el planisferio de Juan de la Cosa (Fig. 2).<sup>28</sup> La carta aparece

---

<sup>25</sup> Gonzalo FERNÁNDEZ DE OVIEDO. *Historia general y natural de las Indias* [Valladolid, 1557]. Edición de Juan PÉREZ DE TUDELA BUESO. Atlas, Biblioteca de Autores Españoles, Madrid, 1959, tomo IV, lib. XXXV, cap. IV, p. 300.

<sup>26</sup> Este es el caso de la jornada de Pinzón y Solís a Centroamérica y Yucatán o las capituladas por los monarcas con Juan de Agramonte y Andrés de Morales, entre los años 1508-1509. BERNABÉU ALBERT. *La aventura de lo imposible...*, pp. 48-53.

<sup>27</sup> Bartolomé de LAS CASAS. *Historia de las Indias* [orig. c. 1560]. En: *Obras completas*. Edición de Paulino CASTAÑEDA DELGADO (dir.). Alianza Editorial, Madrid, 1994, tomo II, lib. I, cap. 78, pp. 829-830.

<sup>28</sup> Carta de Juan de la Cosa. Puerto de Santa María, 1500. Museo Naval de Madrid, MNM 257.



Fig. 2. Carta de Juan de la Cosa. Puerto de Santa María, 1500. Museo Naval, Madrid.

firmada («Juan de la Cosa la fizo en el Puerto de Santa María el año de 1500») bajo la imagen de un san Cristóbal, patrón de los viajeros. El sitio de esta estampa interrumpe la línea costera continental del Nuevo Mundo, que va de norte a sur, en lo que luego será el golfo de México, justo en el área donde Colón buscaría un estrecho.

La carta de Juan de la Cosa, conservada en el Museo Naval de Madrid, funde la imagen del Viejo Mundo, basada en la geografía ptolemaica y en las descripciones náuticas de las cartas de navegar portuguesas y españolas, por un lado, con una desproporcionada extensión verde del Nuevo Mundo, por otro. En este mapa, como en el mencionado Cantino, no está claro si las nuevas tierras están unidas entre sí o si se encuentran conectadas al continente asiático. Además de los viajes españoles, en el Atlántico norte aparecen los avances realizados por Juan Caboto en 1497 en el cabo Bretón y Terranova y, al año siguiente, en la península del Labrador, al servicio de Enrique VII de Inglaterra. Siguiendo la tesis de Luis Robles, aquella información pudo llegar a manos de Juan de la Cosa por el esbozo de mapa que remitió el mercader inglés John Day a Cristóbal Colón dando información de los viajes de Caboto:

*La copia de la tierra que es fallada le enbio y si la carta no le enbio es por que con mis ocupaciones no esta a mi voluntad como querria por que le hize depriesa a mi partida; pero por la dicha copia comprendera V. S.<sup>a</sup> lo que quiere saber que en la misma copia estan nombrados los*

*cabos de la tierra firme y las islas y por alli asimismo vera donde fue la primera vista.*<sup>29</sup>

En la parte de Asia, la carta de Juan de la Cosa menciona la llegada de Vasco da Gama a la India. Los resultados de la expedición del portugués Pedro Álvares Cabral a la costa de Brasil en ese mismo año de 1500 suscitan cierto problema, pues son más bien un eco: en medio del Atlántico aparece una «isla descubierta por Portugal», quizás respondiendo a la primera hipótesis de que Brasil era una ínsula.<sup>30</sup> El Caribe combina una cuidada representación de las islas de Cuba y La Española con una miríada de islitas sin forma definida, mientras que en el sur de América se integra la información recabada por los pilotos andaluces. La cronología de algunos de los hitos geográficos representados ha llevado a sospechar que el mapa pudo ser retocado tras su firma.

De origen cántabro, Juan de la Cosa participó en el primer viaje colombino, como maestro y propietario de la nao Santa María, y en el segundo, entre los hombres de confianza de Colón. Aunque no están claros sus conocimientos de náutica y cartografía antes de la experiencia descubridora, lo cierto es que junto al almirante se desarrolló como un hábil dibujante de cartas y perfiles costeros, a pesar de compartir sus dudas sobre la naturaleza asiática de las tierras recién encontradas. Probablemente, el de Santoña se perfeccionase en esta ciencia gracias a Colón quien, según algunos presentes, «avía mostrado a hacer cartas de marear a Juan de la Cosa e le decía muchas cosas de las destas partes».<sup>31</sup>

Antes de que la relación entre Juan de la Cosa y el genovés se deteriorase, ambos trabajaron codo a codo realizando la primera cartografía del Nuevo Mundo. Así lo acreditaron algunos de los testigos en los llamados «pleitos colombinos», donde los descendientes de Colón reclamaron a la corona la sucesión de sus derechos y privilegios. Con el fin de justificar que cualquier descubrimiento realizado con intervención del cántabro había sido gracias al almirante, Pedro de Arroyal, su antiguo sirviente, alegó que había visto:

---

<sup>29</sup> «Carta de John Day al Almirante Mayor», sin fecha [c. 1497-1498]. Archivo General de Simancas, Estado de Castilla, leg. 2, f. 6. Citada en Luis A. ROBLES MACÍAS. «Transcripción revisada del informe de Pedro de Ayala de 1498 sobre las expediciones inglesas de descubrimiento». En: *Revista de Indias*, 2014, vol. 74, n.º 262, 2014, p. 644.

<sup>30</sup> En el mismo mapa de Juan de la Cosa aparece la isla de Aruba denominada «Y. de Brasil», frente a la costa de las Perlas, en Venezuela.

<sup>31</sup> Declaración de Juan Cerón. Santo Domingo, 18 de agosto de 1514. AGI, Patronato Real, 12, n. 2, r. 4, f. 42v. Transcrita en COLÓN DE CARVAJAL (dir.). *La herencia de Cristóbal Colón...*, tomo IV, p. 2277.

*cómo el dicho Almyrante mostrava al dicho Juan de la Cosa las cartas de marear que fazía, e Juan de la Cosa las debuxava e que de allí el dicho Juan de la Cosa tomó noticia para venir en aquellas partes e que seyendo este testigo camarero del dicho almirante don Christóval riño con él porque avía dexado al dicho Juan de la Cosa çiertos días una carta de marear que era la principal quel Almirante tenía que llamava mapamundi.<sup>32</sup>*

En otra declaración, Pedro Salcedo —también paje de Colón— agregó cómo dichos materiales eran «trasladados» o copiados por Juan de la Cosa, llamado aquí Juan Vizcaíno: «este testigo dio un napamundi [mapamundi] e una esfera [esfera] quel Almirante tenía e otras cartas de marear a un Juan Vizcayno para las trasladar [hacer copias]» y que, gracias a ello, sucesivos viajeros «tomaron industria del dicho Almirante para navegar en aquellas partes».<sup>33</sup> En la misma línea testimonió Rafael Cataño (o Cantaño), quien dijo que «Colón hazía cartas e caminava las derrotas con Juan de la Cosa e que cree, que sy el dicho Juan de la Cosa descubrió algo en la tierra firme, que fue por yndustria del dicho Almirante, porque también lo llevó consygo a Cuba e a Jamaica» durante el reconocimiento que despachó durante su segundo viaje.<sup>34</sup>

En efecto, Juan de la Cosa participó en ulteriores expediciones ya sin el almirante. En 1499, se hizo a la vela en la primera jornada que autorizaron los Reyes Católicos a un particular que se destinó a la costa norte de Sudamérica con el fin de registrar lugares inexplorados. A la postre, el litoral de la isla Margarita, el golfo de las Perlas, Maracapana, Caquetíos, la isla de los Gigantes, el golfo de Venezuela y el lago de Maracaibo hasta el cabo de la Vela acabaron representados en su célebre mapa. Aquella primera licencia

<sup>32</sup> Declaración de Pedro de Arroyal. Santo Domingo, 17 de junio de 1513. AGI, Patronato Real, 12, n. 2, r. 1, f. 31r. Transcrita en IBÍDEM, tomo IV, p. 2162.

<sup>33</sup> Declaración de Pedro de Salcedo. Santo Domingo, 17 de junio de 1513. AGI, Patronato Real, 12, n. 2, r. 1, f. 16r. Transcrita en IBÍDEM, tomo IV, p. 2137. Alguna vez se han identificado como una sola persona a Pedro Salcedo, vecino de Santo Domingo, y el anteriormente citado Pedro Arroyal, vecino de la villa de Concepción, al haber sido ambos sirvientes de Cristóbal Colón y presentados por Diego Colón como testigos en el mismo interrogatorio, donde narraron una anécdota similar sobre la provisión de mapas a Juan de la Cosa. Parece ser que la confusión vino dada en su declaración por Diego de Alvarado, quien oyó decir que Colón «avía reñido con un camarero suyo que se dice Pedro Salcedo porque le avía mostrado çiertas cartas de marear a Juan de la Cosa», lo que supuso la quiebra de confianza entre el genovés y el cántabro. Declaración de Diego de Alvarado. Santo Domingo, septiembre de 1514. AGI, Patronato Real, 12, n. 2, r. 2, f. 14v. Transcrita en IBÍDEM, tomo IV, p. 2241.

<sup>34</sup> Declaración de Rafael Cataño. Santo Domingo, septiembre de 1514. AGI, Patronato Real, 12, n. 2, r. 2, f. 13r. Transcrita en IBÍDEM, tomo IV, p. 2239.



para «descubrir islas e tierra firme a la parte de las Yndias» le fue otorgada hacia 1495 a Alonso de Ojeda, natural de Cuenca, quien había sido capitán de una de las carabelas del segundo viaje colombino.<sup>35</sup>

Según las instrucciones concedidas por los monarcas, Ojeda no podría dirigirse ni a los territorios reservados a Portugal ni a aquellos parajes donde hubiese recalado previamente Cristóbal Colón. La información geográfica necesaria para su viaje la obtuvo antes de partir por mediación del poderoso Fonseca. Gracias a su apoyo, el conqueño pudo ver en la corte una relación y un mapa recién enviados por el almirante, correspondientes a su tercer viaje, en el que reconoció la costa de Venezuela, tierra de la que diría que «sea grandísima e aya otras muchas en el austro, de que jamás se ovo notiçia».<sup>36</sup> El dominico Las Casas narró cómo aquella «pintura» o «figura de la Tierra» estimuló al marino a «tirar del hilo», a partir de los avances colombinos, «y llegar hasta el ovillo»:

*En este tiempo estaba el susodicho Alonso de Hojeda en Castilla, y llegó la relación deste descubrimiento y la figura de la tierra que el Almirante envió luego a los Reyes; lo cual todo venia a manos del obispo don Juan Rodríguez de Fonseca —que ya creo que era obispo de Palencia—, que tenía cargo de la expedición y negocios destas Indias desde su principio, siendo él arcediano de Sevilla, como arriba queda asaz dicho. El dicho Alonso de Hojeda era muy querido del obispo; y como llegó la relación del Almirante y la pintura dicha, inclinóse Alonso de Hojeda [a] ir a descubrir más tierra por aquel camino que el Almirante llevado había; porque, descubierto el hilo y en la mano puesto, fácil cosa es llegar hasta el ovillo.<sup>37</sup>*

La expedición comandada por Ojeda partió del Puerto de Santa María en mayo de 1499. Además del citado Juan de la Cosa, con él viajaban el florentino Américo Vespucci (renombrado autor de cartas y memorias sobre el Nuevo Mundo y luego primer piloto mayor de la Casa de la Contratación) y Bartolomé Roldán (quien también había acompañado a Colón en su primer

<sup>35</sup> Sobre Ojeda, véase el estudio de István SZÁZDI LEÓN-BORJA. *Los viajes de rescate de Alonso de Ojeda y las rutas comerciales de Indias. El valor económico del señorío del mar de los Reyes Católicos*. Ediciones Fundación García Arévalo, Santo Domingo, 2001.

<sup>36</sup> COLÓN. «Relación del tercer viaje (1498-1500)». En: COLÓN. *Textos y documentos completos...*, p. 380.

<sup>37</sup> LAS CASAS. *Historia de las Indias...*, tomo II, lib. I, cap. 139, pp. 1073-1074.

y tercer viaje). Siguiendo la pista del más reciente periplo colombino, del que habían llegado los ecos de numerosas perlas, las dos carabelas recalaron en la Guayana, más al sudeste de donde había arribado el genovés. Aunque intentaron navegar hacia el sur, con el fin de averiguar los contornos de aquel territorio, las fuertes corrientes les obligaron a poner proa al noroeste, surcando el litoral de la actuales Venezuela y Colombia.

En estas costas reconocieron y bautizaron numerosos accidentes que Juan de la Cosa recogió en su mencionado mapa. Explica Demetrio Ramos cómo el nombre del río de la Holganza (posiblemente el estuario del Pomerun) pueda relacionarse con que allí desembarcaron y descansaron algunos días, o que los ríos del Obispo y Córdoba se dedicaron al prelado Fonseca y a la diócesis de la que era titular.<sup>38</sup> Pasada la Boca del Dragón (estrecho que separa la península de Paria de la isla Trinidad), siguieron el litoral hasta el golfo de las Perlas y desembarcaron en la isla Margarita. A la isla de Curaçao la denominaron de los Gigantes, pues, según Américo Vespucci, haciéndose eco de la tradición clásica, cada mujer parecía una Penthesilea (la reina de las Amazonas) y cada hombre un Anteo (el gigante hijo de Poseidón y Gea).<sup>39</sup>

Durante la travesía, los nautas se dejaron sorprender por los poblados palafíticos, en los que los nativos tenían «sus casas construidas en el mar como Venecia».<sup>40</sup> Aunque algunos autores han vinculado su origen a algún término empleado por los naturales, comúnmente se acepta que dicha alusión a la floreciente ciudad italiana acabó dando nombre a *Veneçuela*. Superada la desembocadura del río Maracaibo, en la región de Coquibacoa, rescataron «piedras verdes» —esmeraldas— a los indios, pero sin grandes beneficios económicos. Durante el viaje de vuelta a la península, previa recalada en La Española, los expedicionarios conocieron algunos enclaves geográficos nuevos en el Caribe, como la isla de Habacoa (en las Bahamas) o parte del contorno septentrional de Cuba, perfil que Juan de la Cosa incorporó a su mapa ya como una ínsula cerrada.<sup>41</sup>

Como cabría esperar, se discutió quién había descubierto aquellas tierras y hasta dónde alcanzaban los litorales sudamericanos revelados pri-

<sup>38</sup> RAMOS. *Audacia, negocios y política...*, p. 50.

<sup>39</sup> Américo VESPUCCIO. *El Nuevo Mundo. Viajes y documentos completos*. Traducción de Ana María R. de AZNAR. Akal, Madrid, 1985, «Carta del 18 de julio de 1500, dirigida desde Sevilla a Lorenzo Pier Francesco de Medici, en Florencia», p. 22.

<sup>40</sup> IBÍDEM, p. 23.

<sup>41</sup> Sobre el descubrimiento y representación de los contornos de la isla de Cuba, véase RAMOS. *Audacia, negocios y política...*, pp. 67-72.

mero por Cristóbal Colón. Según Alonso de Ojeda, llevando la carta de navegar preparada por el genovés, pudo reconocer lo que se había registrado previamente y dar fe de la verosimilitud de dicho mapa: «porque vio [...] la figura quel dicho Almirante al tiempo enbió a Castilla al Rey e Reyna [...] de lo que avía descubierto y porque este testigo luego vino a descubrir y halló que hera verdad lo que dicho tiene quel dicho Almirante descubrió». Identificados los límites del tercer periplo colombino entre el golfo de Paria y la isla Margarita, Ojeda aseguró, por un lado, que «descubrió al mediodía la tierra firme e corrió por ella casi dozientas leguas hasta Paria» y, por otro, desde la menciona ínsula, que «andovo por tierra a pie, porque conosçió quel Almirante no sabía della nada más de avella visto yendo su camino, e de ay fue descubriendo toda aquella costa de la tierra firme [...]» hasta Coquibacoa, extensión que «nunca nadie lo había descubierto ni tocado».<sup>42</sup> Años después, cuando se popularizaron las cartas sobre el *Mundus Novus* de Américo Vespucci, y se le atribuyó al florentino el descubrimiento del continente, Bartolomé de las Casas protestó señalando el mérito primero de Colón y alegó como prueba la utilidad de sus mapas para la exploración de Alonso de Ojeda:

*Queda manifesto que no fue Américo el que descubrió primero a la tierra firme de Paria ni otro ninguno sino el Almirante. Esto se confirma por lo que arriba, en el capítulo [139], se vido: que Hojeda, en su deposición —tomado por testigo en favor del fisco— dixo, conviene a saber: que después que vido la pintura de la tierra que el Almirante había descubierto, en Castilla, vino a descubrir y halló ser así verdad la tierra como en pintura la había visto. Pues esta pintura y relación envió el Almirante a los Reyes el mismo año de noventa y ocho.*<sup>43</sup>

Ojeda y Juan de la Cosa levantaron sus propios mapas de la región, donde «amostraron la dicha tierra que trayan dibuxada que avían descubierto».<sup>44</sup> La facción contraria a las reivindicaciones de los herederos de Colón reiteró cómo en aquella jornada se avanzó más allá de lo que describían los mapas

<sup>42</sup> Declaración de Alonso de Ojeda. Santo Domingo, febrero de 1512. AGI, Patronato Real, 12, n. 2, r. 24, f. 6r-v. Transcrita en COLÓN DE CARVAJAL (dir.). *La herencia de Cristóbal Colón...*, tomo IV, pp. 2413-2414.

<sup>43</sup> LAS CASAS. *Historia de las Indias...*, tomo II, lib. I, cap. 163, p. 1174.

<sup>44</sup> Respuesta de Arias Pérez Pinzón. Sevilla, 1511. RBE, V, II, 17, f. 60v. Transcrita en COLÓN DE CARVAJAL (dir.). *La herencia de Cristóbal Colón...*, tomo III, p. 1229.

colombinos. El piloto Juan Jerez, quien había participado en el viaje del genovés, señaló que lo presentado por Ojeda «no estava figurado de antes en ninguna carta de marear» ni había sido reconocido por el almirante. Asentaba su declaración en su experiencia y conocimiento de la cartografía náutica: «preguntado cómo lo sabe que antes no estovyesse la dicha provincia figurada en otras cartas de marear, dixo que porque nunca este testigo vido figurada la dicha provincia puesto que oviese visto antes otras cartas como piloto que es».<sup>45</sup>

### En demanda de las Indias

Entre la isla Trinidad y el cabo Codera, los de Alonso de Ojeda avistaron «señales por donde creyeron que avía ya llegado allí el dicho almirante porque hallaron cruces» plantadas en la orilla.<sup>46</sup> Sin embargo, tales indicaciones habían sido colocadas por otra expedición que anduvo las mismas costas casi a la vez que el conquense. Se trataba del piloto Pero Alonso Niño y del capitán Cristóbal Guerra, quienes marcharon rumbo a Paria en una carabela con poco más de treinta hombres, en su mayoría de Moguer. Partieron desde la ría del Tinto a inicios de junio de 1499, apenas un mes después que Ojeda. Gracias a los vientos bonancibles, consiguieron adelantarle y llegar a un punto más al norte, a la isla Trinidad. No pudiendo acceder a la Boca del Dragón por las fuertes corrientes, costearon al oeste por la costa de Paria «ciento e treinta leguas pocas más o menos».<sup>47</sup> En la isla Margarita y en Cumaná rescataron numerosas perlas, botín al que sumaron algunas remesas de oro en las costas de Curiana. La breve incursión de Niño y Guerra, que rápidamente puso proa a España, resultó la más exitosa y lucrativa: «llegaron por fin los marineros cargados de perlas, como si lo fueran de paja».<sup>48</sup> Sin embargo, la arribada de la carabela al puerto de Bayona, en la ría de Vigo, y la ocultación de parte del cargamento, motivó la detención y pesquisa de los responsables.

Pero Alonso Niño, natural de Moguer, fue el artífice de la empresa, aun-

<sup>45</sup> Declaración de Juan de Jerez. Santo Domingo, junio de 1512. AGI, Patronato Real, 12, n. 2, r. 1, f. 41v. Transcrita en IBÍDEM, tomo IV, pp. 2184.

<sup>46</sup> Declaración de Miguel de Toro. Santo Domingo, 18 de agosto de 1514. AGI, Patronato Real, 12, n. 2, r. 4, f. 37v. Transcrita en IBÍDEM, tomo IV, pp. 2268-2269.

<sup>47</sup> Declaración de Juan Bivas. Santo Domingo, 5 de diciembre de 1513. AGI, Patronato Real, 12, n. 2, r. 10, f. 59r. Transcrita en IBÍDEM, tomo IV, pp. 2476-2477.

<sup>48</sup> Pedro Mártir DE ANGLERÍA. *Décadas del Nuevo Mundo* [Sevilla, 1511 y Alcalá 1516]. Edición de Julio MARTÍNEZ MESANZA y traducción de Joaquín TORRES ASENSIO. Ediciones Polifemo, Madrid, 1989, déc. I, cap. VIII, p. 73.

que Cristóbal Guerra acabó siendo el capitán al haber invertido su hermano Luis la mayor parte del dinero. Niño se encontraba en una situación privilegiada, había sido piloto de la carabela La Niña (del primer periplo colombino) y había comandado una armada que llevó auxilios a La Española en 1496, viaje en el que quizás habría participado Américo Vespucci.<sup>49</sup> Al momento de capitular con los reyes su viaje a las Indias, Niño se encontraba en la corte «amostrando a cartear al Príncipe» (entiéndase, enseñando a usar la carta de navegar al rey Fernando). A sus manos también llegó el mapa o «figura» de Colón con la tierra de Paria, de donde procedían casi dos centenares de perlas que el almirante remitió con su dibujo a los monarcas.<sup>50</sup>

Coinciden numerosos testigos en que Niño y Guerra pudieron ir con facilidad a Paria, «en demanda de la boca del Dragón», pues «yvan con la figura que el dicho Almirante della avía fecho».<sup>51</sup> No obstante, reivindicaron que hacia el oeste, «hasta que ellos fueron en aquella tierra, nunca otra persona allí avía llegado, asy por la carta de navegar como porque los yndios se espantavan de los ver».<sup>52</sup> Para registrar su travesía, contaron con otros expertos que levantaron nuevos mapas, como el mencionado Juan Jerez, que «entonces fue con los susodichos a descubrir muchas costas de la mar por las cartas de marear que hazía e les enseñaba».<sup>53</sup>

No se ha conservado el mapa colombino enviado a los reyes ni los que directamente resultaron de las expediciones de Ojeda y de Niño y Guerra, a pesar de las numerosas copias que parece que se sacaron de ellos. De la carta de marear de Colón, donde se señalaban «los rumbos e vientos por donde avía llegado a Paria», Bernaldo de Yvarra oyó decir que «por aquella carta se avían fecho otras e por ellas avían venido Pero Alonso Niño e Hojeda e otros que después an ydo a aquellas partes».<sup>54</sup>

<sup>49</sup> Luis A. ROBLES MACÍAS. «La armada a Indias de Peralonso Niño en 1496». En: *Anuario de Estudios Americanos*, vol. 75, n.º 1, 2018, pp. 15-41.

<sup>50</sup> Declaración de Alonso Ruiz Carpintero. Santo Domingo, junio de 1512. AGI, Patronato Real, 12, n. 2, r. 1, f. 42r-v. Transcrita en COLÓN DE CARVAJAL (dir.). *La herencia de Cristóbal Colón...*, tomo IV, p. 2186.

<sup>51</sup> Declaración de Juan Binas [sic]. Santo Domingo, junio de 1512. AGI, Patronato Real, 12, n. 2, r. 1, f. 45r. Transcrita en IBÍDEM, tomo IV, p. 2190. Véase, asimismo, la antecitada declaración de Alonso Ruiz Carpintero.

<sup>52</sup> Declaración de Juan Bivas. Santo Domingo, 5 de diciembre de 1513. AGI, Patronato Real, 12, n. 2, r. 10, f. 59r. Transcrita en IBÍDEM, tomo IV, p. 2477.

<sup>53</sup> Declaración de Rafael Cataño. Santo Domingo, septiembre de 1514. AGI, Patronato Real, 12, n. 2, r. 2, f. 13r. Transcrita en IBÍDEM, tomo IV, p. 2239.

<sup>54</sup> Declaración de Bernaldo de Yvarra. Santo Domingo, junio de 1512. AGI, Patronato Real, 12, n. 2, r. 1, f. 28r-v. Transcrita en IBÍDEM, tomo IV, pp. 2155-2156.

Además de los mapas que, con carácter más oficial, presentasen los responsables de las jornadas ante Rodríguez de Fonseca y los monarcas, «los pilotos y marineros escribían en pergaminos la manera de la tierra e del viaje por donde pudiese venir a ella y los vientos por donde avían de venir». Así aseguró Fernando Pacheco que había ocurrido durante el tercer viaje de Colón, de modo que los que después incursionaron Paria fueron «por la industria del dicho Almirante e que por las cartas que entonces se hizieron han venido e seguido todos los que después han descubierto». <sup>55</sup> Uno de ellos fue el piloto Gonçalo Díaz, que «descubriendo la dicha tierra» en compañía de Colón, «como ombre de vista, lo asentaba en las cartas de marear que hazía». <sup>56</sup>

A finales de 1499, una tercera escuadra partió de las costas andaluzas con destino al Nuevo Mundo. Las noticias del reciente regreso de la armada portuguesa de Vasco da Gama, que llegó de la India en el verano de 1499, pudo impulsar la organización y autorización de esta jornada, concebida quizás pensando en la Especiería. <sup>57</sup> Al frente iba el menor de los afamados hermanos Pinzón, Vicente Yáñez Pinzón. <sup>58</sup> Las cuatro carabelas pusieron rumbo al sudoeste, pues, si todo iba según lo previsto, hacia el ecuador deberían encontrar las deseadas islas Molucas. Así, a mediados de enero del año 1500, sobrepasaron la línea equinoccial y perdieron de vista la estrella Polar. Eran los primeros castellanos en cruzar el ecuador y en descubrir un nuevo cielo. Esto interesó mucho al cronista Pedro Mártir de Anglería, quien relató —no sin cierto desprecio por los juicios cosmográficos de sus interlocutores— cómo:

*Interrogados por mí estos marinos sobre si alcanzaron a ver el polo Antártico, contestaron que no habían divisado ninguna estrella semejante a la del Ártico que pudiera distinguirse cerca del punto. En cambio, dijeronme haber visto otra clase de estrellas y una especie de neblina vaporosa por el horizonte que casi oscurecía la vista. Sostienen ellos que en medio de aquella tierra se levanta una prominencia, que impide*

<sup>55</sup> Respuesta de Fernando Pacheco. Sevilla, 1511. RBE, V, II, 17, f. 49v. Transcrita en IBÍDEM, tomo III, p. 1214.

<sup>56</sup> Respuesta de Gonçalo Díaz. Sevilla, 1511. RBE, V, II, 17, f. 55v. Transcrita en IBÍDEM, tomo III, p. 1223.

<sup>57</sup> RAMOS. *Audacia, negocios y política...*, pp. 82-83.

<sup>58</sup> Sobre Vicente Yáñez Pinzón, véase Juan MANZANO MANZANO. *Los Pinzones y el Descubrimiento de América*. Ediciones de Cultura Hispánica, Madrid, 1988.

*que se vea el Antártico hasta que se la pasa del todo, pero creen haber visto figuras de estrellas muy diversas de las de nuestro hemisferio. Así lo declararon, aquí lo repito. Son Davos, no Edipos.*<sup>59</sup>

Los hombres de Pinzón arribaron al litoral brasileño el 26 de enero de 1500, a un cabo que bautizaron Santa María, luego también llamado de la Consolación. Tradicionalmente se ha identificado con el cabo San Roque o San Agustín (8° S), aunque hay debates sobre su ubicación precisa y también se sitúa en la punta de Mocuripe (3° S). Aludiendo quizás a la fecha de inicio de la expedición más que a la data del descubrimiento, Juan de la Cosa señaló el enclave en su mapa, pero sin indicar la toponimia: «este cavo se descubrió en año de mil y CCCCXCIX [1499] por Castilla siendo descubridor Vicent Iañes». Salvando la controvertida expedición del lusitano Duarte Pacheco Pereira, quien habría incursionado de manera secreta las costas sudamericanas hacia 1498, las naves de Pinzón habrían sido las primeras en explorar Brasil y el Marañón, unos meses antes de que llegase Pedro Álvares Cabral —a finales de abril del año 1500— pilotando bajo bandera portuguesa.<sup>60</sup>

Desde aquel punto, la flotilla de Pinzón no pudo seguir rumbo al sur a causa de los fuertes vientos y corrientes, por lo que avanzó al noroeste y descubrió el río Hermoso o Rostro Hermoso, la bahía de San Marcos y las desembocaduras de los ríos Pará-Tocantins y el Amazonas. En este último, que bautizaron Río Grande de Santa María de la Mar Dulce, los nautas experimentaron las fuertes subidas de la marea conocidas como «pororoca» o «macareo». Según Las Casas, esta se producía cuando el río «con el gran ímpetu y fuerza del agua dulce y la de la mar que le resistía, hacían un terrible ruido y levantaba los navíos cuatro estados en alto, donde no padecieron chico peligro».<sup>61</sup>

Entretenidos en el reconocimiento de la desembocadura del Amazonas (nombre que le daría en 1542 Francisco de Orellana), los de Pinzón fueron sobrepasados por otra expedición. Esta era la comandada por Diego de Lepe, natural de Palos de la Frontera, que había abandonado España poco tiempo

<sup>59</sup> DE ANGLERÍA. *Décadas del Nuevo Mundo...*, déc. I, cap. IX, p. 76. La expresión «Davi sunt, non Edippi» retoma la frase de Davo, esclavo en la comedia *Andriana* del latino Terencio («Davus sum, non Oedipus», ¡Soy Davo, no Edipo!), quien opone la supuesta ignorancia de un esclavo frente a la perspicacia del héroe griego que resolvió los enigmas planteados por la Esfinge.

<sup>60</sup> GARCIA. *As viagens...*, p. 229-231.

<sup>61</sup> LAS CASAS. *Historia de las Indias...*, tomo II, lib. I, cap. 172, p. 1223.

después al frente de dos carabelas. Sus hombres alcanzaron las costas de Brasil ligeramente al sur del cabo tocado por Pinzón, en la bahía de San Julián. En su costeo noroeste por el litoral brasileño, vieron una cruz en la desembocadura de un río que, con toda certeza, habrían dejado plantada los de Pinzón. Juan de la Cosa, que fue provisto de noticias geográficas por Diego de Lepe, signó en su carta aquel enclave como «río do se fallo una cruz».

La escuadra del palerno reconoció el río Pará, bautizado con el nombre de Marañón. Allí, ante las resistencias de los indígenas, quienes habían sido previamente maltratados por los hombres de Pinzón, los de Diego de Lepe «robaron y saltearon la gente que pudieron».<sup>62</sup> Tras sobrepasar el estuario del Amazonas —en cuyo interior estaban sin saberlo las naves de Pinzón— alcanzó el golfo de Paria. Cerca, en las inmediaciones de Guarapiche, se produjo, días después, el encuentro entre las dos expediciones. Juntos descubrieron la isla de Tobago, a la que llamaron de Mayo, entre otras ínsulas de las Pequeñas Antillas, antes de recalar en La Española y poner rumbo de vuelta a la península.

Al igual que en jornadas anteriores, debieron circular algunas cartas manuscritas con la descripción de los recientes hallazgos, sin duda un botín mejor que el exiguo rendimiento económico y el alto número de fallecidos que se reportaron. Con los mapas en la mano, Alonso de Ojeda —experimentado en la navegación por aquella región— identificó el litoral brasileño desde San Agustín y la boca del Río Grande como descubrimientos efectuados por Vicente Yáñez Pinzón, «porque los vio este testigo yr a descubrir e vio la figura que a sus Altezas truxeron, porque este testigo avía ya descubierto un pedaço de la misma costa primero que ellos». A Diego de Lepe le reservó, igualmente, el reconocimiento de la primera llegada a las tierras al sur de San Agustín, pues «le vio bolver a dar cuenta a sus Altezas e vio la figura que truxeron del viaje que avía fecho».<sup>63</sup>

Al año siguiente, en 1501, Pinzón fue estimulado por los Reyes Católicos para realizar un nuevo viaje, proponiéndole ser «nuestro Capitán e Governador de las dichas tierras [...] desde la punta de Santa María de la Consolación [...] hasta el dicho río que vos possisteis nombre Santa María

<sup>62</sup> IBÍDEM, tomo II, lib. I, cap. 173, p. 1226.

<sup>63</sup> Declaración de Alonso de Ojeda. Santo Domingo, febrero de 1512. AGI, Patronato Real, 12, n. 2, r. 24, f. 7r. Transcrita en COLÓN DE CARVAJAL (dir.). *La herencia de Cristóbal Colón...*, tomo IV, pp. 2414-2415.



de la Mar Dulce».<sup>64</sup> Sin embargo, Pinzón rechazó realizar este viaje. Para entonces, los portugueses ya sí que habían navegado oficialmente la costa de Brasil. Probablemente, Pinzón estaría al corriente de que las mediciones portuguesas habían puesto en duda la soberanía castellana en aquellas tierras, de acuerdo con el Tratado de Tordesillas. Por tanto, los Reyes Católicos carecerían de potestad para concederle dicha gobernación. Tales cálculos serían corroborados, ese mismo año, en el viaje portugués de Gonzalo Coelho a la costa del cabo San Agustín, en el que participó Américo Vespucci, ahora al servicio del rey don Manuel, cuando se midió dicho cabo en 8° S y fue situado en el ámbito en de la demarcación portuguesa, tal y como se representó en el mencionado mapa de Cantino o en el llamado de Kunstmann III (Fig. 3).<sup>65</sup>

Fue aquel viaje, bajo pabellón portugués, el que le dio la fama a Américo Vespucci para acabar siendo el epónimo del Nuevo Mundo. Es conocida la historia sobre el origen del nombre de «América», que apareció por primera vez escrito en el mapa «Cosmografía Universalis» (Fig. 4) de Martin Waldseemüller, impreso en Saint-Dié-des-Vosges, abadía cercana a Estrasburgo, en 1507.<sup>66</sup> Gracias a la imprenta, los relatos de viaje de Vespucci se habían difundido rápidamente por Europa. En pocos años, el florentino fue conocido como el gran transmisor de las novedades sobre el *Mundus Novus*, título que había dado a la carta dedicada a Lorenzo de Pierfrancesco de Medici. En sus epístolas —pero también en otros textos apócrifos que circularon bajo el nombre de Vespucci— se comprendieron aquellas tierras como una realidad completamente distinta de lo que hasta entonces se conocía: un mundo nuevo, una «cuarta parte del mundo». Tal fue así que, en un breve tratado de cosmografía, la *Cosmographia Introductio*, los estudiosos del Gymnasium Vosagense, dirigidos por Martin Waldseemüller y Matias Ringmann, no solo tradujeron sus relaciones, sino que argumentaron que si Europa y Asia tenían nombres de mujer, era justo que las nuevas tierras llevaran en femeni-

<sup>64</sup> Capitulación otorgada a Vicente Yáñez Pinzón. Granada, 5 de septiembre de 1501. AGI, Indiferente General, 418, lib. 1, ff. 36r-38v. Transcrita en MANZANO. *Los Pinzones...*, tomo 3, p. 61.

<sup>65</sup> La carta anónima de Atlántico conocida como Kunstmann III probablemente fue realizada en Portugal entre 1501-1506. Recibe este apelativo por Friedrich Kunstmann, quien la publicó en un recopilatorio de mapas antiguos en 1859. El original se perdió durante la II Guerra Mundial y se conserva un facsímil de 1836 realizado por Otto Progel. Biblioteca Nacional de Francia, CPL GE B-1120 (RES).

<sup>66</sup> Martin Waldseemüller, «Universalis Cosmographia secundum Ptholomaei traditionem et Americi Vespuccii alioru[m]que lustrationes». Estrasburgo, 1507. Library of Congress, Geography and Map Division, Washington D.C., G3200 1507 .W3.

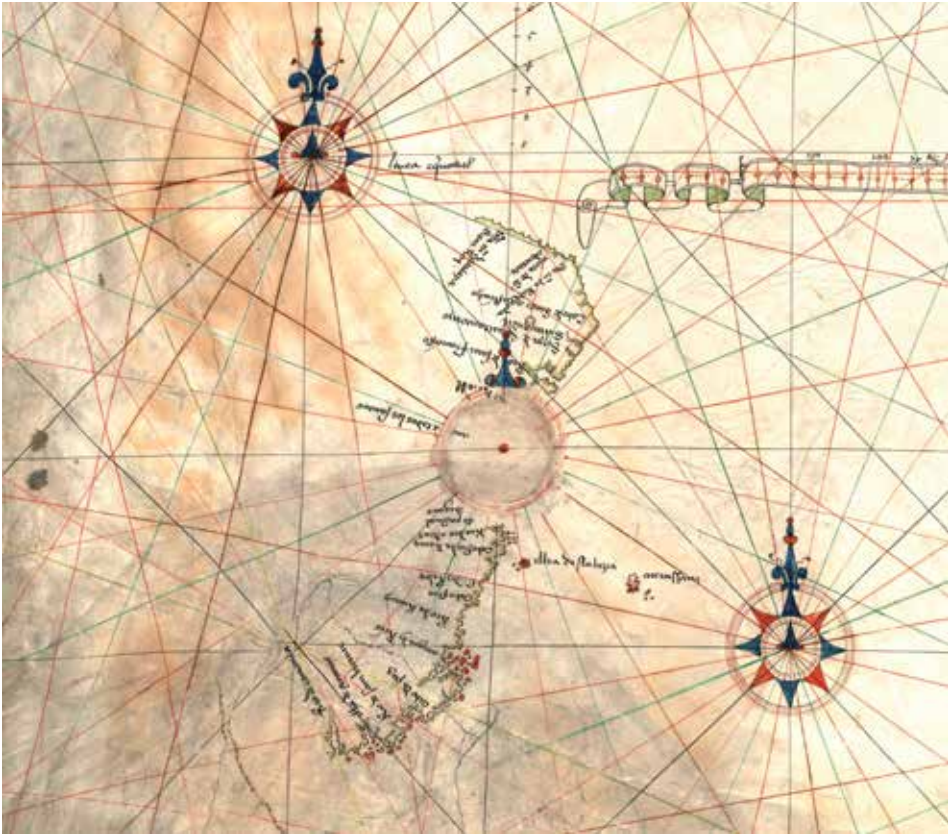


Fig. 3. Carta anónima «Kunstmann III» (detalle de las costas de Brasil). Portugal, c. 1501-1506. Biblioteca Nacional de Francia.

no el nombre de su descubridor, Américo. Y así lo plasmaron en el mapa que acompañó al mencionado libro. La efigie del florentino apareció en la parte superior de la carta, como revelador de este nuevo hemisferio occidental, contraparte de la de Ptolomeo junto al Viejo Mundo.

En Sevilla, Vespucci habría sido ajeno a este bautismo, pero tampoco nos consta que en algún momento lo afease. El uso del topónimo acabó por consolidarse en Europa gracias a las obras de Pedro Apiano a partir de la década de 1520, no obstante, en España, a América se le siguió llamando las Indias.

### Nuevos viajes

A partir del año 1500, se aprecia un renovado impulso descubridor que llevó a la organización de nuevas expediciones a las Indias. Al afán económico



Fig. 4. Martin Waldseemüller, «Universalis Cosmographia». Estrasburgo, 1507. Biblioteca del Congreso, Washington D. C.

de capitanes y armadores, se sumó cierto interés estratégico por parte de los Reyes Católicos. Por un lado, les interesaba seguir poniendo cortapisas al proyecto colombino (este es el momento en el que los reyes envían al comendador Bobadilla a La Española y destituyen a Colón).<sup>67</sup> Y, por otro lado, urgía frenar el avance de naciones rivales, pues se estaban teniendo noticias de sus constantes viajes a América. Por parte portuguesa, a la jornada de Cabral al Brasil (o tierra de Santa Cruz), hay que agregar la de los hermanos Gaspar y Miguel Corte Real, quienes, en el mismo año de 1500, se dirigieron al norte, hacia Terranova y la península del Labrador, buscando también un posible paso al Oriente.

Dado el alto coste que suponía preparar nuevas armadas, los Reyes Católicos premiaron la iniciativa privada garantizando el beneficio del descubridor mediante la «reserva del espacio descubierto», con tal que no fuesen lugares previamente reconocidos en viajes autorizados por los monarcas o pertenecientes al ámbito portugués.<sup>68</sup> Con este estímulo también se pretendía consolidar el dominio castellano sobre el territorio. Las expectativas económicas no fueron menores, hasta el punto de que los reyes llegaron a plantearse elevar la participación fiscal de la quinta a la cuarta parte de los beneficios. Tantas

<sup>67</sup> Este proceso fue estudiado por Consuelo VARELA. *La caída de Cristóbal Colón. El juicio de Bobadilla*. Marcial Pons, Madrid, 2006.

<sup>68</sup> RAMOS. *Audacia, negocios y política...*, p. 113.

prerrogativas a los nuevos nautas no dejaron indiferente a un Cristóbal Colón caído en desgracia, quien protestaba: «Agora cada uno se da por autor y dize maravillas, y fasta los sastres suplican por descubrir y se le otorga».<sup>69</sup>

Con un afán fundamentalmente económico, en aquel año de 1500 se hizo a la mar la expedición de Cristóbal Guerra, quien rescató numerosas perlas y palo brasil, entre otros bienes y esclavos fruto de la rapiña en las costas venezolanas. A esta sucedió el viaje al Brasil de Alonso Vélez de Mendoza y Luis Guerra que, aunque fue poco beneficioso en lo económico, sí que reportó un gran avance geográfico.<sup>70</sup> Ya antes de salir de Sevilla, en el verano de 1500, se les pidió que exhibieran los mapas que iban a manejar y se fijó una ruta para que no deambulasen ni en tierras de Portugal ni en las reconocidas previamente por otros descubridores: «que mostreis las cartas de marear que lleváredes, é que non lleveis figura si non la que vos dieren, que se les señalará derrota por ella».<sup>71</sup> Este control de los mapas y de la ruta es un precedente directo de las funciones que luego tendrá el piloto mayor de la Casa de la Contratación.

La misión que finalmente llevaron Alonso Vélez de Mendoza y Luis Guerra era seguir los pasos de Diego de Lepe —recién llegado a la península— y corroborar las últimas noticias sobre Cabral. Su objetivo era averiguar dónde concluía y qué perfiles tenía la supuesta isla de Brasil, para ello doblarían el cabo San Agustín (a 8° S) y navegarían su costa rumbo al sur. De esta forma, descendieron hasta Vitoria, cerca de los 20° S, donde el litoral torna al sudoeste. El viaje reveló que la tierra continuaba y que otra vez quedaba en la parte española. Se comprobó también que lo descubierto por Cabral no era una isla y todo se integraba en una gran masa de tierra que se extendía hasta lo descubierto por Ojeda y Juan de la Cosa en Venezuela. Por un lado, se solucionaba la separación de las costas dibujadas en los mapas de Kunstmann III o Kunstmann II (Fig. 5),<sup>72</sup> pero por otro, se planteaba el problema de los puntos exactos por donde debía pasar el meridiano de Torresillas para dividir con Portugal aquella tierra.

<sup>69</sup> COLÓN. «Relación del cuarto viaje», Jamaica, 7 de julio de 1503. En: COLÓN. *Textos y documentos completos...*, p. 500.

<sup>70</sup> Luis A. VIGNERAS. «El viaje al Brasil de Alonso Vélez de Mendoza y Luis Guerra (1500-1501)». En: *Anuario de Estudios Americanos*, vol. 14, 1957, pp. 333-350.

<sup>71</sup> Capitulación de Alonso Vélez de Mendoza para ir en viaje de descubrimiento. Sevilla, 18 de agosto de 1500. AGI, Contratación, 5873, s/f.

<sup>72</sup> De origen italiano es el mapa anónimo de los océanos Atlántico e Índico llamado «Kunstmann II», elaborado hacia 1504-1506. La carta suele conocerse como el «mapa de los cuatro dedos» por la apariencia que adopta la «Terra de Corte-Reall» (Terranova) como un grupo de islas artificialmente alargadas. Biblioteca Estatal de Baviera, Cod. Icon. 133.



Fig. 5. Carta anónima «Kunstmann II» (detalle). Italia, 1504-1506. Biblioteca del Estado de Baviera.

Los avances geográficos, en cambio, no desterraron la imagen de los indígenas que se filtraba como parte de la decoración en los mapas. Sobre el mencionado mapa de Kunstmann II se representa a los habitantes de Sudamérica como caníbales, asando a una persona. Esbozados como salvajes desnudos y armados, como almas cándidas dejándose seducir por unos espejuelos o como antropófagos devorando a los incautos viajeros, los mapas transmitieron también ideas y prejuicios sobre los habitantes del Nuevo

Mundo. Dibujando a las personas como se dibujan los accidentes geográficos o los recursos de la tierra, se justifica su posesión y conquista por parte de los europeos: ya fuesen como mano de obra forzada, como un potencial peligro a combatir o como un vergel de gentiles dispuestos a la conversión.<sup>73</sup>

A finales de 1501 partió la expedición de Rodrigo de Bastidas, quien fue acompañado de Juan de la Cosa, Vasco Núñez de Balboa y Andrés de Morales. En su recorrido por la costa venezolana, avanzaron más al oeste del cabo de la Vela, hasta donde había llegado Ojeda, y desde ahí prosiguieron la línea de costa, pasando por la desembocadura del río Magdalena, el puerto de Cartagena, las islas del Rosario y Barú, el golfo de Urabá —llamado La Culata— y la costa del Darién hasta cerca de Nombre de Dios, en Panamá. La jornada hubo de finalizarse antes de tiempo a causa de la broma, deterioro de la tabazón de los navíos por determinados moluscos que la carcomían. A pesar de la pérdida de una nave, la campaña fue todo un éxito, con avances geográficos e importantes cantidades de oro y perlas, además de varios naturales que fueron secuestrados con el fin de que sirviesen como lenguas o intérpretes en futuras campañas. Cuando recalaron en La Española antes de retornar a la península, Arias Pérez Pinzón contempló con asombro los resultados económicos y cartográficos:

*vido el oro que de la dicha tierra firme traxeron e las otras cosas e joyas e asimismo como ombre que quería saber lo que avía fecho pidió que le mostrasen la tierra que avían descubierto que traían los susodichos debuxada juntamente con la ynformación que este testigo los susodichos le fysieron.*<sup>74</sup>

El cuarto viaje de Colón, en 1502, cuando reconoció las costas de las actuales Honduras, Nicaragua, Costa Rica y Panamá en busca de los confines de la China, concluiría prácticamente donde lo había dejado Bastidas, pasado Portobelo, en las inmediaciones del cabo del Mármol: a unos 150 km de la isla de Pinos, donde el piloto de Triana se vio obligado a desistir de su jornada.

<sup>73</sup> Sobre las representaciones humanas en la cartografía de este periodo, véase Surekha DAVIES. *Renaissance Ethnography and the Invention of the Human. New Worlds, Maps and Monsters*. Cambridge University Press, Cambridge, 2016.

<sup>74</sup> Declaración de Arias Pérez Pinzón. Palos de la Frontera, 9 de octubre de 1515. AGI, Patronato Real, 12, n. 2, r. 23, f. 72v. Transcrita en COLÓN DE CARVAJAL (dir.). *La herencia de Cristóbal Colón...*, tomo IV, p. 2579.

Desde 1502, las expediciones que siguieron a la de Bastidas, participaron de un nuevo plan de los Reyes Católicos y Rodríguez de Fonseca que perseguía unos descubrimientos y conquistas más sólidos. Como consecuencia de la reserva del espacio a su respectivo descubridor se reconoció, por un lado, la duración en el tiempo de los derechos de los navegantes sobre el territorio asignado y, por otro, se impulsó la creación de asentamientos y el avance de los reconocimientos tierra adentro: más allá de los placeres de perlas en la costa, se buscarían hacia el interior yacimientos auríferos y de piedras preciosas. Asimismo, se darían mayores garantías a los financiadores de los viajes, potenciando la participación de mercaderes y nuevos inversores mediante las llamadas «sociedades de armada».<sup>75</sup>

De esta suerte, Alonso de Ojeda vio reconocidos sus derechos como gobernador de Coquivacoa (Maracaibo), tierra que había descubierto anteriormente y de la que podía rescatar y tomar todo lo que hallara, exceptuando la esclavización de los naturales. Durante el nuevo reconocimiento que realizó a las costas de Venezuela en 1502, fundó el que fue el primer y efímero asentamiento español en el continente, Santa Cruz, en la bahía de los Castilletes (en la península de la Guajira, en la frontera entre Colombia y Venezuela). Al mismo tiempo, como ya se dijo, la corona incitaba a Vicente Yáñez Pinzón a tomar posesión como capitán y gobernador desde la punta de Santa María de la Consolación hasta el río Amazonas y planeaba con enviar a Diego de Lepe más al sur del cabo de San Roque, con el fin de contornear aquella gran masa de tierra, dos empresas que parece que no llegaron a ejecutarse.<sup>76</sup>

Las tensiones entre las coronas de España y Portugal por el avance sobre las costas americanas se tradujeron en el envío de expediciones secretas, en misiones de espionaje y en mapas —con informaciones más o menos certeras— que circulaban entre Lisboa, la corte castellana y Sevilla. Para averiguar si los lusos respetaban las zonas correspondientes a España, por mandato de la reina Isabel se comisionó en 1503 a Juan de la Cosa «para yr a Portogal a se ynformar e saber secretamente del viaje que los portogueses hizieron a las Yndias con quatro navíos, de donde traxeron de vuelta este año yndios por esclavos e [palo] brasil».<sup>77</sup> Aunque fue descubierto y

<sup>75</sup> RAMOS. *Audacia, negocios y política...*, p. 175.

<sup>76</sup> IBÍDEM, pp. 171-188. Véase la discusión en MANZANO. *Los Pinzones...*, tomo I, pp. 441 y ss.

<sup>77</sup> Asiento de la Tesorería de la Casa de la Contratación. Sevilla, 22 de agosto de 1503. AGI, Contratación, 4674. Transcrito en Enrique de GANDÍA. *Antecedentes diplomáticos de las expediciones de Juan Díaz de Solís, Sebastián Caboto y don Pedro de Mendoza*. Cabaut, Buenos Aires 1935, p. 22.

encarcelado, el piloto de Santoña pudo presentar a la reina católica algunos mapas por los que fue recompensado con:

*dos mill y seiscientos y veinte y cinco maravedís por dos cartas de marear que dio a la Reyna nuestra señora é para en satisfacion de los caminos que hizo a Portugal e a la corte sobre el aviso del brasil e yndios que los portugueses avían traído.*<sup>78</sup>

Ante la necesidad de proseguir los descubrimientos, los monarcas firmaron nuevos asientos con particulares. En años sucesivos partieron las expediciones de Cristóbal Guerra y Juan de la Cosa, rumbo al golfo de Urabá —al oeste de Cartagena de Indias— y a la costa de las Perlas. Estas campañas se realizaron con las miras puestas en la colonización, embarcando frailes y dando facilidades para el establecimiento de poblados, sin descuidar, no obstante, el beneficio —un quinto— que recibiría la corona de los bienes rescatados.<sup>79</sup> Con estas expediciones, que enlazan con el cuarto viaje de Colón por Centroamérica, desde Honduras hasta Portobelo, en 1505 se cierra un ciclo de expediciones americanas.

Las siguientes incursiones marítimas se realizarán ya como resultado de las Juntas de Toro y Burgos de 1505 y 1508, donde se subrayó la necesidad de encontrar el paso a la Especiería por el oeste antes que los portugueses.<sup>80</sup> Fueron tres los frutos principales de la reunión de Burgos: en primer lugar, se designó a Américo Vespucci como primer piloto mayor de la Casa de la Contratación de Sevilla, cargo que habría de reunir y evaluar toda la información náutica y cartográfica que se trajese en sucesivas expediciones. En segundo término, se consignaron dos campañas hacia la zona de Veragua y el Darién al mando de Diego de Nicuesa y Ojeda, a quienes se les concedieron atribuciones para su gobernación. En 1515, aún se dudaba si de aquellas provincias hasta Paria y Urabá «son e están en una misma costa a la qual

<sup>78</sup> IBÍDEM, p. 24.

<sup>79</sup> RAMOS. *Audacia, negocios y política...*, pp. 199-200.

<sup>80</sup> Jorge DÍAZ CEBALLOS. «Las juntas de expertos y la configuración del sistema colonial castellano, 1503-1512». En: Eliseo SERRANO MARTÍN (ed.). *De la tierra al cielo: Líneas recientes de investigación en Historia Moderna*. Fundación Española de Historia Moderna, Institución Fernando el Católico, Zaragoza, 2012 vol. 2, pp. 265-278. Ursula LAMB. «The Spanish Cosmographic Juntas of the Sixteenth Century». En: *Terrae Incognitae: The Journal for the History of Discoveries*, n.º VI, 1974, pp. 51-64.



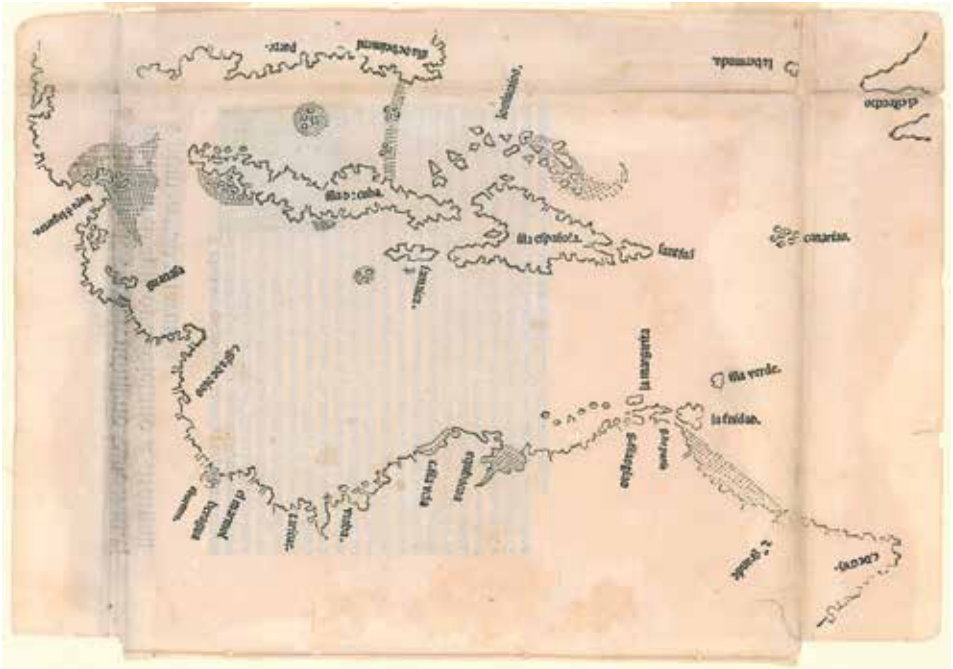


Fig. 6. Mapa publicado en las *Décadas del Nuevo Mundo* de Pedro Mártir de Anglería. Sevilla, 1511.

unos dicen tierra firme y otros dicen que es ysla».<sup>81</sup> Y, por último, se envió a Juan Díaz de Solís y Vicente Yáñez Pinzón a Centroamérica «para descubrir aquel canal o mar avierto que principalmente ys a buscar e que yo quiero que se busque».<sup>82</sup> La jornada avanzó sobre el litoral de Nicaragua y Honduras hasta las costas de Belice y la península de Yucatán.

El mapa que se publicó en las *Décadas* de Pedro Mártir de Anglería, hacia 1511, muestra —a pesar de su carácter esquemático y desproporción— el estado del conocimiento de América hasta ese momento (Fig. 6).<sup>83</sup> El golfo de México es un espacio en blanco entre las costas de Yucatán y la isla de Bimini, que se confunde con lo que parece la península de la Florida. Tras estos viajes, corresponderá a Juan Díaz de Solís, en 1515, buscar infructuo-

<sup>81</sup> Declaración de Juan Bermúdez. San Salvador, 19 de febrero de 1515. AGI, Patronato Real, 12, n. 2, r. 2, f. 69v. Transcrita en COLÓN DE CARVAJAL (dir.). *La herencia de Cristóbal Colón...*, tomo IV, p. 2339.

<sup>82</sup> Capitulación otorgada a Juan Díaz de Solís y a Vicente Yáñez Pinzón para descubrir a la parte del Norte hacia el Occidente. Burgos, 23 de marzo de 1508. AGI, Indiferente General, 1961, ff. 23r-26v. Transcrita en MANZANO. *Los Pinzones...*, tomo 3, p. 161.

<sup>83</sup> Pedro Mártir DE ANGLERÍA. *Opera. Legatio Babilonica. Oceani decas. Poemata Epigrammata*. Jacobo Cromberger, Sevilla, 1511. Algunos elementos geográficos de la carta sugieren que pudo imprimirse algunos años después, hacia 1513.

samente el paso al Maluco por el Río de la Plata. Y, ya a partir de 1519, a las naves comandadas por Hernán Cortés rastrear el posible estrecho por latitudes centroamericanas y mexicanas. Será la jornada de Hernando de Magallanes la que navegue al sur del Río de la Plata y dé finalmente con el estrecho que llevaría su nombre.

### Conclusión

En el tránsito del siglo XV al XVI, los viajes por las costas americanas y los mapas que de ellos emanaron fueron muestra del ansia de información y conocimiento geográfico ante los nuevos descubrimientos. Las imágenes cartográficas, igual que recogían la experiencia empírica de los pilotos, se convertían en soporte para la especulación por parte de los cosmógrafos. A veces, el norte de América se insinuaba como una prolongación de tierra conectada a Asia y la mitad sur aparecía separada de esta, como una tierra independiente que evocaba al continente austral o a las Antípodas. Así, lo que hoy conocemos como América, al iniciarse el siglo XVI, se llegó a representar como tres realidades distintas: un norte asiático, un sur austral y, en el centro, un laberinto de islas tras las cuales se abriría un paso al océano Índico y las Molucas.

Los mapas fueron también un instrumento de poder. Lo que no se registraba con el dibujo no se poseía ni se podía volver a alcanzar en sucesivos viajes. Los hallazgos que no recibían un lugar sobre la carta y no quedaban marcados con un topónimo era como si nunca se hubiesen desvelado. Las fronteras y líneas que —como la raya de Tordesillas— dividen el mundo, solo existen en los mapas. Por tanto, estos son necesarios como dispositivo diplomático, de conquista y posesión.

Sin embargo, el afán por exhibir y ostentar el poder a través de la cartografía muy pronto se encontrará con la necesidad de sigilo cartográfico por parte de las coronas ibéricas: la salvaguarda del conocimiento geográfico intentó vedar la salida de derroteros y mapas, pero también de hombres que pudieran poner en conocimiento de naciones rivales las rutas y las posiciones geográficas.<sup>84</sup> Por ello, no sorprende que, con años de desfase, se siguiesen dibujando mapas con errores geográficos superados o con vacíos

---

<sup>84</sup> Centrado en los primeros años de expansión portuguesa, Jaime Cortesão no descarta, además de lo dicho sobre los mapas y derroteros, el intento de la corona por salvaguardar otro tipo de información náutica, como la forma de construir los barcos, el valor del grado terrestre o las posiciones de las factorías portuguesas en Asia y África. Jaime CORTESÃO. *A Política de Sigilo nos Descobrimientos*. Imprensa Nacional-Casa da Moeda, Lisboa, 1997 (orig. 1960), p. 122.

en lugares cuyos contornos ya habían sido resueltos. Al inicio de la llamada Era de los Descubrimientos, el hambre de mapas fue mayor que la capacidad (o el interés) de difusión del conocimiento por parte de las monarquías ibéricas. Con todo, mantener el secreto fue una empresa imposible: mapas y derroteros circularon, se comunicaron y se copiaron a lo ancho del océano.

La cartografía náutica, como instrumento científico y práctico, requirió su constante actualización y revisión, tanto para llegar a buen puerto como para poder defender las posiciones descubiertas. De aquí se deduce la rápida caducidad de los mapas y la destrucción y pérdida de muchos ejemplares que se consideraron desfasados, inútiles o peligrosos para los nautas. A pesar de las pocas muestras conservadas, los testimonios de aquellos primeros viajes y los ecos de sus cartas y borriones nos revelan un admirable ejercicio científico realizado por los pilotos andaluces.



CAPÍTULO III  
EL PARAÍSO PERDIDO.  
LOS HABITANTES DEL MAR  
CARIBE FRENTE AL DESAFÍO DE LA  
CONQUISTA ESPAÑOLA<sup>1</sup>

Rocío Delibes Mateos  
*Universidad de Sevilla*

**E**l 3 de agosto de 1492, en una localidad de la costa onubense, Palos de la Frontera, un nutrido grupo de marineros se apresuraba a ultimar los preparativos para iniciar una larga travesía bajo el mando del Almirante Cristóbal Colón, que los llevaría a la búsqueda de la India, navegando hacia el occidente. Es posible imaginar el trasiego de los últimos momentos antes de partir, la misa a la que asistirían los viajeros, invocando el favor divino en la travesía y la expedición, o la despedida de familiares y amigos, ya que buena parte de la tripulación había sido reclutada entre los marineros de la zona.

Ese mismo 3 de agosto, quizá un cacique taíno llamado Caonabo se encontraba en ese mismo momento sentado en un *duho*, pequeño banquete de madera tallada, en mitad de la plaza o *batey* de su aldea, en la isla de *Quisqueya*, rodeado de los *nitainos* o nobles de su comunidad y del resto de la población. En silencio habría inhalado su *cohoba*, con sus polvos alucinógenos, entrando en un trance que le comunicaría con los *cemíes* o dioses de su pueblo. Es posible imaginar la posterior algarabía,

---

<sup>1</sup> Este texto se ha redactado con el apoyo del Proyecto “Connected Worlds: the Caribbean, Origin of Modern World” (This project has received funding from the European Union’s Horizon 2020 research and innovation programme under the Maria Sklodowska Curie grant agreement N° 823846). Agradecemos también la amabilidad de la Dra. Enriqueta Vila Vilar y el Dr. Pablo Emilio Pérez-Mallina por la invitación a participar en este volumen.

mientras entre cantos, bailes y *areitos*, les hacía participe de sus visiones y de lo que habría de venir<sup>2</sup>.

Lo que no podrían imaginar los protagonistas de ambas escenas es el tremendo impacto que su encuentro, pocos meses después, tendría para la historia del mundo, la de sus pueblos de origen y la suya propia. El descubrimiento de América para los ojos europeos y su incorporación al que fuera el mundo conocido cambió para siempre la concepción que se tenía de este y abrió paso a una nueva época de relaciones e intercambios a nivel global. Pero este encuentro también implicó la práctica desaparición de los habitantes originarios de las islas del que llamarían mar Caribe, de una forma de vida y una cultura forjada a través del tiempo, de milenios de intercambios y migraciones por las cálidas aguas de aquel mar interior.

El objetivo de estas breves páginas no es otro que invocar la memoria de unos pueblos hoy extintos, desaparecidos en su esencia, pero cuya huella y reminiscencia aún se puede percibir en significativos rasgos culturales, palabras y topónimos de sus antiguas lenguas, que aún permanecen en la región e incluso se exportaron a otras culturas y lugares del mundo<sup>3</sup>. Para ello, en un primer lugar nos aproximaremos a conocer quiénes eran esas gentes que Colón y sus hombres hallaron al pisar tierra americana por primera vez, cómo vivían y cómo se articulaban en torno a ese medio marino que compartían, el mar Caribe, para seguidamente tratar de exponer cuáles pudieron ser las principales causas que desembocaron en la terrible catástrofe demográfica que llevó a su práctica desaparición, teniendo en cuenta que se trata de una compleja tarea a la que se le han dedicado muchas páginas e investigaciones. Finalmente, concluiremos con una breve reflexión sobre las formas de resistencia que elaboraron estos pueblos para enfrentarse a la

<sup>2</sup> Aunque se trata obviamente de una recreación, una ceremonia similar es descrita por el fraile dominico Bartolomé de Las Casas de la siguiente manera: “El primero que la comenzaba era el señor, y en tanto que el la hacía todos callaban; tomaba su cohoba (que es sorber por las narices aquellos polvos, como está dicho), y tomábase asentados en unos banquetes bajos, pero muy bien labrados, que llamaban duhos..., estaba un rato la cabeza a un lado vuelta y los brazos encima de las rodillas, y después alzaba la cara hacia el cielo hablando sus ciertas palabras, que debían ser su oración a Dios verdadero o al que tenían por Dios; respondían todos entonces cuasi como cuando nosotros respondemos amen, y esto hacían con grande apellido de voces y sonidos, captándole la benevolencia y rogándole que dijese lo que había visto. El les daba cuenta de su visión, diciendo que el Cemí le había hablado y certificado de buenos tiempos o adversos, o que habían de haber hijos, o que se les habían de morir, o que habían de tener alguna contención o guerra con sus vecinos”. Bartolomé de LAS CASAS. *Apologética Historia Sumaria*, tomo II, libro III, capítulo CLXVI. Editorial UNAM, Instituto de Investigaciones Históricas, México, 1967, p. 175.

<sup>3</sup> Ejemplo de ellos son los múltiples vocablos que el castellano conserva de procedencia arahuaca o caribe, como barbacoa, canoa, hamaca, cacique, huracán, caimán, iguana o tiburón, entre muchos otros.

destrucción de su cultura, sus creencias y su forma de vida, a la pérdida de lo que Cristóbal Colón había denominado el paraíso.

### “Unas islas pobladas con gente sin número”.

#### Los habitantes del mar Caribe

En febrero de 1493, aun sin pisar tierra, Cristóbal Colón se apresuró a escribir una carta dirigida a Luis de Santángel, escribano de ración de los Reyes Católicos, dándole cuenta de las tierras halladas y del éxito de la expedición:

*Pasé de las islas Canarias a las Indias con la armada que los ilustrísimos rey y reina nuestros señores me dieron, donde yo hallé muy muchas islas pobladas con gente sin número, y de ellas todas he tomado posesión por sus Altezas con pregón y bandera real extendida, y no me fue contradicho<sup>4</sup>.*

Describía así brevemente lo que había visto en ese primer encuentro con el que llamarían el “nuevo mundo”. Cristóbal Colón y sus hombres, en su búsqueda de las Indias navegando hacia el oeste, habían tocado tierra por primera vez en algún lugar del archipiélago de las Bahamas o las Lucayas, en una isla denominada por sus habitantes Guanahaní, que Colón bautizó como San Salvador, desde la que pasarían a la costa noreste de la isla de Cuba, para volver recorriendo la costa norte de una isla denominada Quisqueya, que Colón renombraría como La Española, emprendiendo desde ahí el regreso a la península con tan sólo dos de las tres naves que habían traído cuando iniciaron el viaje.

Pero esas islas que hallaron o *descubrieron* no se encontraban ni mucho menos vacías, sino pobladas de “gente sin número”, como afirmó el propio almirante, gente de la que tomarían posesión, sin contradicción alguna, pues muy probablemente no alcanzaron los poseídos ni a entender qué estaban diciendo aquellos extraños señores barbudos.

El área caribe se componía de una densamente poblada y culturalmente sofisticada red de islas, cuyos habitantes habían comenzado a establecerse allí milenios antes. Por el mar, este mar interior que los españoles denominarían Caribe, en alusión a uno de los grupos étnicos que lo habitaban, navegaron, migraron, intercambiaron productos y se relacionaron pacífica y violentamente una serie de pueblos, que elaborarían complejas formas de articulación políti-

<sup>4</sup> “Carta del Almirante Cristóbal Colón escrita al escribano de ración de los Señores Reyes Católicos”. En: Cristóbal COLÓN. *Cartas que escribió sobre el descubrimiento de América y testamento que hizo a su muerte*. Biblioteca Universal, Madrid, 1880, pp. 5-18.

Consultado en Biblioteca Virtual Miguel de Cervantes, [www.cervantesvirtual.com](http://www.cervantesvirtual.com).



Figura 1. Mapa de los pueblos del mar Caribe en 1492. (Elaboración propia)

ca, económica y social<sup>5</sup>. Así, Colón reconoció la experiencia en navegación de estos primeros pobladores, que en aquel primer contacto le informaron de la existencia de otras islas vecinas: “dijeron los indios que llevaba que había de ellas (otras islas) a Cuba andadura de día y medio con sus almadías, que son navetas de un madero adonde no llevan vela. Estas son las canoas”<sup>6</sup>.

Diferentes oleadas migratorias habrían comenzado a llegar al llamado arco antillano mediante estas técnicas de navegación hacia más de 6000 años atrás, desde distintos puntos del área caribe continental, trasladándose de una isla a otra sus protagonistas por medio de estas embarcaciones o canoas. Las primeras oleadas parecen proceder de Centroamérica y la costa sureste mexicana, y habrían cruzado seguramente desde la península de Yucatán a la isla de Cuba, extendiéndose luego por otras islas del Caribe. Pero la mayor parte de los grupos culturales que poblaron el arco antillano provenían de las costas de América del Sur, los últimos de ellos de la cuenca del río Orinoco, en la actual

<sup>5</sup> Juan Carlos GARAVAGLIA y Juan MARCHENA. “El Caribe: las sociedades originarias”. En: Juan Carlos GARAVAGLIA y Juan MARCHENA. *América Latina de los orígenes a la independencia*. Vol. I. Editorial Crítica, Barcelona, 2005, pp. 29-51.

<sup>6</sup> Bartolomé de LAS CASAS. *Relación del primer viaje de D. Cristóbal Colón para el descubrimiento de las Indias*. Biblioteca Virtual Cervantes, Alicante, 2007. Consultada en [www.cervantesvirtual.com](http://www.cervantesvirtual.com)



Venezuela y la Guyana, como pudieron percibir posteriormente los europeos cuando penetraron en dicha región y observaron similitudes culturales y lingüísticas entre los pueblos caribeños y los amazónicos<sup>7</sup>.

Cada una de estas oleadas incorporó técnicas líticas, recolectoras, agrícolas, alfareras, estableciéndose con el paso del tiempo diversas formas de organización política, desde la tribal, hasta las jefaturas, siendo la más compleja de ellas el cacicazgo.

La mayor parte de los habitantes de las islas eran descendientes de oleadas de origen arahuaco, grupo etnolingüístico muy extendido por el área amazónica, que habían comenzado a llegar en torno al siglo VIII d.n.e., concentrándose fundamentalmente en las Antillas Mayores, especialmente en: Quisqueya, (actual República Dominicana y Haití), Boriken (actual Puerto Rico), y en menor medida, en la isla de Cuba. Fueron denominados por los castellanos de forma genérica como *Táinos*, voz arahuaca que significaba bueno o noble, en contraposición a otros grupos considerados hostiles, barbaros, los denominados *Caribes*, que dieron nombre al mar por el que se movían.

Algunos investigadores han considerado recientemente que se trató de una simplificación y construcción del siglo XV y XVI que, sin embargo, ha perdurado en el tiempo hasta nuestros días. En realidad, lo que podríamos englobar como *fenómeno Taíno* hacía referencia a una serie de pueblos con diferencias y similitudes, estas últimas fundamentalmente producto de siglos de contactos e intercambios constantes entre grupos con diferentes procedencias y formas de vida<sup>8</sup>. Así, aunque se trataría de pueblos con identidades y orígenes diversos, los siglos de intercambios y contactos habían derivado en sociedades con características similares, como percibió Colón al llegar a la región: “en todas estas islas no vi mucha diversidad de la hechura de la gente, ni en las costumbres ni en la lengua; salvo que todos se entienden, que es cosa muy singular”<sup>9</sup>.

La base de la subsistencia taína fue el cultivo de yuca o mandioca, y, en menor medida, de maíz y otros productos. En determinadas islas, fundamentalmente Quisqueya y Boriken, habían desarrollado campos de cultivo intensivos de yuca, mediante un sistema que les permitía tener una alta tasa de rendimien-

---

<sup>7</sup> Sebastián ROBIOU LAMARCHE. *Táinos y Caribes. Las culturas aborígenes antillanas*. Editorial Punto y Coma, San Juan, 2016.

<sup>8</sup> Antonio CURET. “The Taíno: Phenomena, Concepts, and Terms”. En: *Ethnohistory*, Vol. 61, issue 3, 2014, pp. 467-493.

<sup>9</sup> “Carta del Almirante Cristóbal Colón escrita al escribano de ración de los Señores Reyes Católicos”. En: Cristóbal COLÓN. *Cartas que escribió sobre el descubrimiento...* pp. 5-18.

to agrícola, los conucos. Mediante la creación de montones de relleno de tierra y otros desperdicios conseguían mejorar la fertilidad del suelo y el drenaje, además de retrasar la erosión. Estos conucos podían tener un metro de altura y se disponían en hileras. Otros productos, como el maíz, se solían cultivar en claros de mayor sencillez, mediante el sistema de tala y roza<sup>10</sup>.

La yuca, una vez cosechada era procesada mediante el rallado y colado, para extraer sus jugos venenosos y una vez extraída la harina esta era convertida en una especie de tortas o pan llamado casabe, que sería el alimento básico de las poblaciones antillanas, que completaban con maíz, batata, pescado y otros productos marinos, siendo estos últimos la principal fuente de proteína animal, junto a la caza de algunos animales pequeños terrestres, como la hutía o jutía, las cobayas y las iguanas<sup>11</sup>. Con estos alimentos recibirían a los primeros europeos que pisaron su territorio.

*Dijeron los cristianos que, después que ya estaban sin temor, iban todos a sus casas, y cada uno les traía de lo que tenía de comer, que es pan de niames, que son unas raíces como rábanos grandes que nacen, que siembran y nacen y plantan en todas sus tierras, y es su vida, y hacen de ellas pan y cuecen y asan y tienen sabor propio de castañas, y no hay quien no crea comiéndolas que no sean castañas. Dábanles pan y pescado y de lo que tenían<sup>12</sup>.*

Las poblaciones taínas se asentaban en aldeas de muy diverso tamaño, pues, aunque Colón refirió que en la costa de la isla de Cuba, renombrada por él como Juana, apenas había asentamientos de pequeño tamaño, en otras zonas, fundamentalmente en La Española, podían superar los dos o tres mil habitantes. Además, hay que tener en cuenta que los asentamientos de mayor tamaño no solían encontrarse nunca cerca de la costa, sino junto a la zona de producción agrícola. Las viviendas o *bohíos*, de planta circular generalmente, estaban construidas con madera, caña y barro y su techo con hojas de palma entrelazadas y atadas con raíces. Aunque en líneas generales casi todas era de igual forma y tamaño, algunas podían ser algo mayores y con ciertas diferencias arquitect-

<sup>10</sup> Cain STONEKING. "The Decline of the Taínos 1492-1542: A Re- Vision". En: *Student Theses, Papers and Projects (History)*, 213, 2009, pp. 1-24.

<sup>11</sup> William F. KEEGAN. "The <Classic> Taíno". En: William F. KEEGAN, Corine I. HOFMANY Reniel RODRÍGUEZ RAMOS (eds.). *The Oxford Handbook of Caribbean Archaeology*. Oxford University Press, Nueva York, 2013. p.71.

<sup>12</sup> Bartolomé DE LAS CASAS. *Relación del primer viaje de D. Cristóbal Colón...*

tónicas (porticadas, con tejado a dos aguas, etc.), pues estaban destinadas a la autoridad o cacique. Estas eran denominadas *caney* o *caneyes*<sup>13</sup>.

*Otras casas o buhíos hacen asimismo los indios, y con los mismos materiales; pero son de otra facción y mejores en la vista, y de más aposento, e para hombres más principales e caciques, hechas a dos aguas, y luengas, como las de los cristianos*<sup>14</sup>.

Se construían alrededor de una plaza o *batey*. Allí se realizaban las principales actividades comunitarias, como el juego de la pelota o *batey*, que daba nombre al espacio, probablemente relacionado con la influencia cultural mesoamericana en la región, que era jugado por hombres y mujeres, como señalaba con gran admiración el cronista Gonzalo Fernández de Oviedo: “Y es cosa mucho de admirar ver la velocidad e presteza que tienen en el juego, y cuán sueltos son ellos y ellas”<sup>15</sup>.

En este espacio tenían también lugar las principales ceremonias religiosas y políticas, con sus *areítos*, cantos y bailes colectivos relacionados con actividades como la cosecha, ritos de fertilidad, remembranza de tradiciones grupales y leyendas o el entierro de sus principales caciques, que se hacía con gran solemnidad acompañando el cuerpo con objetos y accesorios dentro de su tumba<sup>16</sup>.

Estos caciques eran la cabeza de la organización sociopolítica, jefaturas étnicas o cacicazgos que agrupaban numerosa población, en un territorio determinado, con claros signos teocráticos, siendo sus dioses o ídolos denominados *cemíes* y generando una cada vez más compleja jerarquización social de dirigentes, sacerdotes, guerreros, trabajadores y siervos. A finales del siglo XV en La Española existían unos treinta caciques, sobresaliendo en un nivel de jerarquía superior cinco de ellos, los cacicazgos de *Marién*, *Xaraguá*, *Maguana*, *Maguá* e *Higüey*. El sistema de cacicazgos se hallaba también consolidado en la isla de San Juan de Puerto Rico o Boriken, así como en gran parte de Cuba, Jamaica o incluso en las Lucayas<sup>17</sup>. El término será exportado por los españoles al resto del continente, pasando a denominar así a autoridades de muy distintos

<sup>13</sup> Juan Carlos GARAVAGLIA y Juan MARCHENA. “El Caribe: las sociedades originarias...”, p. 38.

<sup>14</sup> Gonzalo FERNÁNDEZ DE OVIEDO. *Historia general y natural de las Indias*, Vol 1. King’s College London, Londres, 1535. Versión digitalizada, consultada en <https://ems.kcl.ac.uk/content/etext/e026.html>

<sup>15</sup> *Ibidem*.

<sup>16</sup> Juan Carlos GARAVAGLIA y Juan MARCHENA. “El Caribe: las sociedades originarias...”, p. 39.

<sup>17</sup> *Ibidem*, p. 38.

rangos en sociedades con organizaciones políticas totalmente diferentes a las caribeñas, como es el caso de los caciques andinos y mesoamericanos.

El cacique era un cargo hereditario, generalmente por vía materna, por lo que las mujeres tuvieron un papel importante en la gobernanza, existiendo un gran número de cacicas que ejercieron un importante poder político<sup>18</sup>. Estos dirigentes, junto a los sacerdotes o chamanes comunitarios, presidían las ceremonias políticas y religiosas.

*Finalmente, el cacique vino a ellos y se ajuntaron en la plaza, que estaba muy barrida, todo el pueblo, que había más de dos mil hombres. Este rey hizo mucha honra a la gente de los navíos, y los populares cada uno les traía algo de comer y de beber. Después el rey dio a cada uno unos paños de algodón que visten las mujeres, y papagayos para el Almirante y ciertos pedazos de oro<sup>19</sup>.*

Los caciques utilizaban adornos distintivos, que reafirmaban su jerarquía y prestigio, como túnicas de algodón y plumas, coronas, máscaras con plumas, piedras de colores, conchas y oro, plata o guanín, aleación de oro y cobre<sup>20</sup>. Obtenían el oro en los ríos y machacaban las pepitas con cantos rodados para obtener finas láminas con las que configurar brazaletes, narigueras, pectorales, orejeras y otros elementos distintivos<sup>21</sup>. Estas piezas de oro y su capacidad para labrarlas llamaron la atención de los europeos y su búsqueda y extracción fue una de las causas principales de explotación de estas poblaciones.

Pero, mientras en las Antillas mayores se habían ido consolidando estos cacicazgos taínos, en el occidente antillano se estaba produciendo de forma lenta la llegada de la que sería la última ola migratoria procedente de las costas suramericanas, también de raíces amazónicas. Grupos guerreros *Kalinago*, asentados en la costa venezolana y la isla de Trinidad, habían comenzado a poblar las Antillas menores y asolaban con cada vez más insistencia los centros poblados taínos, sobre todo los más cercanos, situados en las islas de San Juan de Puerto Rico y La Española<sup>22</sup>. Aunque compartían con sus vecinos muchos rasgos

<sup>18</sup> Ida ALTMAN. "Cacicas in the Early Spanish Caribbean". En: Margarita R. OCHOA y Sara V. GUENGERICH. *Cacicas: The Indigenous Women Leaders of Spanish America, 1492-1825*. University of Oklahoma Press, Norman, 2021, pp. 1-9.

<sup>19</sup> Bartolomé DE LAS CASAS. *Relación del primer viaje de D. Cristóbal Colón...*

<sup>20</sup> Sebastián ROBIUO LAMARCHE. *Táinos y Caribes...* pp.72 y 73.

<sup>21</sup> Juan Carlos GARAVAGLIA y Juan MARCHENA. "El Caribe: las sociedades originarias...", p. 37.

<sup>22</sup> Sebastián ROBIUO LAMARCHE. *Táinos y Caribes...*

culturales y materiales, su organización sociopolítica era de jefaturas tribales, y sus asentamientos de menor tamaño. Eran grandes navegantes, con canoas o piraguas de mayor tamaño que las de sus vecinos y utilizaban el arco y la flecha, en muchos casos con puntas venenosas, lo que les daba ventaja frente a sus oponentes. En sus continuas expediciones cazaban, pescaban y recolectaban, pero también practicaban la agricultura en conucos, que era desarrollada por las mujeres arahuacas o taínas que cautivaban en sus continuas razias<sup>23</sup>. Los Taínos de La Española se referían a ellos como Caribes, nombre que usarían los castellanos, mientras que los Lucayos los llamaban Caniba. Aunque no sabemos a ciencia cierta la denominación que tenían en 1492, a principios del siglo XVII ellos se autodefinirían como Kalinago<sup>24</sup>.

*Dice más el Almirante; que en las islas pasadas estaban con gran temor de Carib, y en algunas le llamaban Caniba, pero en La Española Carib; y que debe de ser gente arriscada, pues andan por todas estas islas y comen la gente que pueden haber<sup>25</sup>.*

Como afirmaba el almirante Cristóbal Colón, pronto se extendió la noticia de que además de capturar cautivos y hacer la guerra a otros grupos nativos, los Caribes practicaban el canibalismo. Sobre este particular se ha discutido mucho, dada la frecuente alusión a este fenómeno en las fuentes escritas y la escasa o casi nula evidencia de este canibalismo en contextos arqueológicos. Probablemente Colón y las otras fuentes europeas exageraron un fenómeno que puede que se llevara a cabo de forma ritual en ocasiones puntuales. Algunos autores han incidido recientemente en la construcción que supuso en el siglo XVI la creación de una dicotomía entre los que serían los indios de razón, indios nobles, pacíficos, sujetos que podrían ser utilizados para el trabajo, los Taínos, y los indios bárbaros, salvajes, caníbales y guerreros, que no se dejaron someter y, por tanto, como indios de guerra que eran, que no aceptaron la posesión que sobre ellos se quiso imponer, serían justamente esclavizados, los Caribes<sup>26</sup>.

<sup>23</sup> Juan Carlos GARAVAGLIA y Juan MARCHENA. "El Caribe: las sociedades originarias...", p. 40.

<sup>24</sup> Erin W. STONE. *Indian Harvest: The Rise of the Indigenous Slave Trade and Diaspora from Española to the Circum-Caribbean 1492-1542*. Tesis Doctoral Vanderbilt University, Nashville, 2014.

<sup>25</sup> Bartolomé DE LAS CASAS. *Relación del primer viaje de D. Cristóbal Colón...*

<sup>26</sup> Véase, por ejemplo, Erin W. STONE. *Indian Harvest: The Rise of the Indigenous Slave Trade ...* y Peter HULME. *Colonial Encounters: Europe and the native Caribbean, 1492-1797*. Methuen, Londres, 1986.

**“Delos graves daños y muertes que sobrevenían a los indios naturales destas partes”. La catástrofe demográfica en las Antillas.**

Es innegable la catástrofe demográfica sufrida por los pueblos originarios del continente americano como consecuencia del encuentro con el mundo europeo, su conquista y colonización. Este declive implicó la extinción de muchas comunidades nativas americanas, en otros casos el despoblamiento de vastas regiones del continente y, en aquellas regiones donde este impacto fue menor, conllevó aun así un gran debilitamiento y una gran disminución poblacional, de la que costaría mucho recuperarse si es que alguna vez llegaron a hacerlo<sup>27</sup>.

Más complicado es comprender las causas que llevaron a esta catástrofe, pues en ningún caso se trató de una sola y la mayoría de las veces los motivos se interrelacionaron entre sí y se retroalimentaron: guerras de conquista, epidemias, hambrunas, mestizaje, migraciones de pueblos a causa de la conquista, el nuevo régimen de explotación laboral impuesto en sus diferentes variantes, los abusos y arbitrariedades de las diferentes autoridades hispanas, encomenderos o comerciantes, etc.

Para las sociedades antillanas, no hay duda de que la conquista supuso su práctica extinción en un espacio de tiempo muy breve, apenas cinco décadas. Todos los testigos de la época coinciden en señalar que la muerte se cebaba con la población de las islas. El que fuera cronista oficial de Indias, Gonzalo Fernández de Oviedo, apuntó como los religiosos jerónimos llegados a La Española a finales de 1516 fueron informados “de los graves daños y muertes que sobrevenían a los indios naturales destas partes”<sup>28</sup>. El italiano Pedro Mártir de Anglería no dejó de mencionar este descenso, “se ha disminuido intensamente el número de aquellos infelices: muchos cuentan que una vez hubo un censo de más de un millón y doscientos mil; cuantos sean ahora, me causa horror decirlo”<sup>29</sup>. Obviamente, el dominico Bartolomé de Las Casas tampoco dejó de señalar la práctica despoblación de las islas en unos pocos años:

*Y otra cosa no han hecho de cuarenta años a esta parte hasta hoy (...) que habiendo en la isla Española sobre tres cuentos (millones) de áni-*

<sup>27</sup> Massimo LIVI BACCI. “Las múltiples causas de la catástrofe: consideraciones teóricas y empíricas”. En: *Revista de Indias*, vol. 63, N° 227, 2003, pp. 31-48.

<sup>28</sup> Gonzalo FERNANDEZ DE OVIEDO. *Historia general y natural de las Indias...*

<sup>29</sup> Pedro MARTIR DE ANGLERÍA. *Décadas del Nuevo Mundo. Crónicas y memorias*. Ediciones Polifemo, Madrid, 1989, p. 227.

*mas que vimos, no hay hoy de los naturales della docientas personas. La isla de Cuba es cuasi tan luenga como desde Valladolid a Roma: está hoy cuasi toda despoblada. La isla de San Juan y la de Jamaica, islas muy grandes y felices y graciosas, ambas están asoladas. Las islas de los Lucayos, que están comarcanas a la Española y a Cuba por la parte del norte, que son más de sesenta, con las que llamaban de Gigantes y otras islas grandes y chicas y que la peor dellas es más fértil y graciosa que la Huerta del Rey de Sevilla y la más sana tierra del mundo, en las cuales había más de quinientas mil ánimas, no hay una sola criatura<sup>30</sup>.*

Calibrar numéricamente el tamaño de esta catástrofe demográfica es cuasi imposible por la dificultad que entraña el conocer cuántos eran los habitantes que poblaban estas islas en 1492. Las estimaciones aportadas por cada uno de los investigadores difieren enormemente, dada la inexistencia de datos para los primeros momentos y el tempranísimo inicio de este descenso demográfico a partir de 1493, con la llegada del segundo viaje de Cristóbal Colón a la región. Esta falta de datos ha convertido los esfuerzos para determinar el número de habitantes del Caribe y del resto del continente americano antes de 1492 en lo que Nicolás Sánchez Albornoz denominaría un “debate inagotable”<sup>31</sup>. Por ejemplo, para la isla de La Española, región que suponemos tuvo una mayor población junto a la isla de San Juan de Puerto Rico, se han dado cifras que varían desde los 7.975.000 habitantes de Woodrow Borah y Sherburne F. Cook, hasta los 100.000 propuestos por Ángel Rosenblat o Manuel Amiana, aunque un cierto consenso podríamos situarlo en torno a más de medio millón de habitantes, pues Frank Moya Pons señaló unos 300-600.000, Noble David Cook, de 500 a 750.000 y Frank Zambardino, un millón de personas<sup>32</sup>.

Sea como fuere, si bien la magnitud del mismo varía según la cifra de partida, el desastre demográfico ocurrido en La Española es innegable.

---

<sup>30</sup> Bartolomé DE LAS CASAS. *Relación del primer viaje de D. Cristóbal Colón...*

<sup>31</sup> Nicolás SANCHEZ ALBORNOZ. “El debate inagotable”. En: *Revista de Indias*, vol. 63, N° 227, 2003, pp. 9-18.

<sup>32</sup> Noble David COOK. “¿Una primera epidemia americana de viruela en 1493?”. En: *Revista de Indias*, vol. 63, N° 227, 2003, pp.49-64.

Fecha	Autor o Fuente	Estimación
1492	Bartolomé de Las Casas	3.000.000
1495-97	Bartolomé Colón	1.100.000
1492	Licenciado Alonso de Zuazo	1.130.000
1492	Pedro Mártir de Anglería	1.200.000
1508	Censo Miguel de Pasamonte	60.000
1510-11	Censo Repartimiento de Diego Colón	33.528
1514	Repartimiento de R. de Alburquerque	25.435
1518	Licenciado Zuazo y frailes jerónimos	11.000
1529	Sebastián Ramírez de Fuenleal	2.340
1547	Dr. Montaña, protector de indios	150

Tabla 1. Población de la isla de La Española 1492-1547. Reelaboración propia a partir de la tabla de Roberto CASSA, *Los Taínos de La española...* p. 191.

El investigador dominicano Roberto Cassá<sup>33</sup> nos presenta este explícito cuadro donde, si bien es complicado estimar la población que había en el momento del contacto, incluso para los propios testigos de la época, a partir de 1508 tenemos datos de censos o repartimientos de indios donde podemos observar el rápido descenso de la población de La Española hasta su práctica desaparición.

### **“Vino sobre ellos tanta de enfermedad, muerte y miseria”: el azote epidémico.**

Dentro de las múltiples causas que propiciaron este declive poblacional jugaron un papel fundamental las epidemias. Los colonizadores europeos llegaron al continente americano acompañados de nuevas plantas y animales que cambiarían el paisaje y la naturaleza de esos lugares para siempre. Pero, en sus barcos también viajaron virus y bacterias del viejo mundo, un poderoso y silencioso ejército invasor al que simplemente se le había prestado, en la mayoría de las ocasiones, el medio de transporte.

El contacto entre masas de población hasta entonces aisladas supuso el contagio mutuo de gérmenes y patógenos desconocidos en cada uno de los medios. A pesar de ser mutuo, este contagio afectó de una forma mucho más intensa a las poblaciones americanas, debido al aislamiento continental que había evita-

<sup>33</sup> Roberto CASSA, *Los Taínos de La española*. Universidad Autónoma de Santo Domingo, Santo Domingo, 1974, p. 191.



do el contacto de sus habitantes con los virus propios de las sociedades post-neolíticas ganaderas y densamente pobladas de Eurasia. Enfermedades como la viruela, el sarampión, la gripe europea, la neumonía, el tifus o tabardete, la tuberculosis o la peste bubónica se extendieron con rapidez por el nuevo continente, diezmando a sus poblaciones.

La primera epidemia llegó en fechas tan tempranas como fines de 1493<sup>34</sup>. El 25 de septiembre de dicho año partió de Cádiz el segundo viaje de Cristóbal Colón, con una flota de diecisiete embarcaciones y una tripulación de unas 1500 personas. Estaba conformada por un nutrido contingente militar, pero ya incluía mujeres y niños, labradores y una docena de religiosos<sup>35</sup>.

Los barcos venían repletos de animales para alimentar a los viajeros y para poblar el nuevo territorio (caballos, vacas, mulas, ovejas, cabras, conejos y cerdos). El investigador Francisco Guerra ha argumentado que esta primera epidemia fue de influenza o gripe, introducida ya en los barcos por unos cerdos que habían cargado en las islas Canarias<sup>36</sup>. La enfermedad se propagó rápidamente por la isla, muriendo los indios por doquier. Sin embargo, Noble David Cook considera que el primer patógeno de origen europeo introducido en el área caribe sería la viruela. Colón había llevado consigo a la vuelta del primer viaje a varios jóvenes nativos, aparentemente con el objetivo de demostrar su descubrimiento y que aprendieran a hablar castellano para que le sirvieran de intérpretes en un próximo viaje. Siete de esos indios fueron embarcados de vuelta en Cádiz, la mayoría murieron por el camino, y muy probablemente los tres que consiguieron volver a su tierra lo harían cargando el pestífero virus. Dadas las condiciones de un viaje de esta naturaleza, es muy probable que buena parte de la tripulación se hubiera también infectado<sup>37</sup>.

El almirante mandó, al acercarse a la zona de Samaná, en La Española, que una carabela se acercase para “que pusiese allí en tierra uno de los cuatro indios que allí avía tomado el año pasado, el cual no se avía muerto como los otros de viruelas a la partida de Cádiz”<sup>38</sup>. Es muy probable, según N. D. Cook, que este

---

<sup>34</sup> Noble David COOK. “¿Una primera epidemia americana de viruela en 1493?...”

<sup>35</sup> María Monserrat LEÓN GUERRERO. “Pasajeros del Segundo Viaje de Cristóbal Colón”. En: *Revista de Estudios Colombinos* N° 3, 2007, pp. 29-60.

<sup>36</sup> Francisco GUERRA. “La epidemia americana de influenza en 1493”. En: *Revista de Indias*, Vol. 45, N°176, 1985, pp. 325-47.

<sup>37</sup> Noble David COOK. “¿Una primera epidemia americana de viruela en 1493? ...”, p. 56 y ss.

<sup>38</sup> Juan GIL y Consuelo VARELA (eds.). *Cristóbal Colón. Textos y documentos completos*. Alianza Editorial, Madrid, 1997, p.242. Citado en Noble David COOK. “¿Una primera epidemia americana de viruela en 1493? ...”, p. 57.

indígena, al que se le entregaron ropas y presentes para llevar a sus familiares y amigos, posiblemente infectadas con el virus, fuera uno de los primeros vectores de contagio en La Española, junto a otros miembros de la tripulación que pudieran haber llegado ya enfermos. El desastre fue terrible. En una población que nunca había estado en contacto con el virus es muy probable que el cien por cien de la misma se haya infectado, según Cook. El cronista Fernández de Oviedo describía la situación en la recién fundada ciudad de la Isabela (1494) de hambre y desesperación “e por toda la tierra estaban los indios muertos a cada parte. El hedor era muy grande y pestífero”. El cronista dominico Bartolomé de Las Casas afirmaría que se perdió la tercera parte de la población de la isla.

*Vino sobre ellos tanta de enfermedad, muerte y miseria, de que murieron infelizmente de padres y madres e hijos, infinitos (...) no quedaron de las multitudes que en esta isla de gentes había desde el año de 1494 hasta el de 1496, según se creía, la tercera parte de todas ellas<sup>39</sup>.*

Sea como fuere, gripe o viruela, otras epidemias vendrían después, destacando la terrible epidemia de viruela de 1518, que llegaría a territorio mexicano, cebándose con la población mexicana de Tenochtitlan y allanando el terreno a Hernán Cortés para la toma de la ciudad en 1520.

**“Muchos perecen de su inmensa fatiga en las minas”.**

**Las nuevas formas de explotación laboral indígena.**

Si bien estas epidemias tuvieron un efecto devastador en la población antillana, no se puede dudar de que estas enfermedades no fueron la única de las causas que llevaron a la práctica desaparición de las poblaciones nativas caribeñas. Las guerras de conquista, que en ocasiones duraban años o se repetían ante nuevas insurrecciones y alzamientos, debieron ser la causa de numerosas bajas y muertes, así como las hambrunas recurrentes debido a diversos motivos y los malos tratamientos que reflejan las crónicas y documentos de forma recurrente (entre ellos el aperreamiento de indios, la quema de indios vivos, las golpizas, los abortos forzados o las violaciones a las mujeres). La investigadora Lynne Anne Guitar ha señalado también el mestizaje como una causa de “desaparición” de población indígena, pues este se daba generalmente entre mujeres indias y españoles, de forma violenta o consentida, tomando en muchas ocasiones la descendencia el apellido paterno, lo

<sup>39</sup> Bartolomé de LAS CASAS. *Relación del primer viaje de D. Cristóbal Colón...*

que nos impediría visibilizar la ascendencia indígena que todavía se puede rastrear hoy en el ADN de las poblaciones antillanas<sup>40</sup>.

Sin embargo, para el investigador dominicano Roberto Cassá la causa principal de la desaparición y muerte de los indios fue el régimen forzado de repartimientos o encomiendas, más que las guerras, hambrunas, suicidios o epidemias<sup>41</sup>. Es complejo determinar hoy cuál de las causas se cobró más vidas, puesto que además, como ya se mencionó, las causas se interrelacionan entre sí, de forma que las durísimas condiciones laborales que se impusieron sobre los nativos provocarían guerras e insurrecciones pero también el abandono de campos de cultivo, lo que desembocaría en hambrunas, que debilitarían a las poblaciones ante nuevas epidemias, que diezmarían a la población y ante un menor número de indígenas se incrementaría la explotación laboral y la esclavización de los supervivientes.

El nuevo y exigente sistema de explotación laboral impuesto por los colonizadores fue sin duda una de las principales causas de la extinción de los antillanos, pero esta explotación laboral tuvo formas variadas. La conquista y colonización de América estuvo marcada por las recientes experiencias con los indígenas de las islas Canarias, los musulmanes de la península o los habitantes de la costa africana. En este sentido, con la reciente experiencia de esclavización de guanches en las Canarias y africanos en la costa de este continente, no es de extrañar que una de las prácticas trasladadas a los territorios caribeños desde el primer momento de contacto sea la trata de personas<sup>42</sup>.

Tras la fundación de la Isabela en 1494, primera ciudad española en América, y Santo Domingo en 1496, se fundaron otras localidades durante estos primeros años de colonización, que funcionarían básicamente como centros de acopio de productos para ser remitidos a Europa, siguiendo un modelo similar al de las “factorías” portuguesas, que era, al fin y al cabo, lo que Cristóbal Colón conocía y en lo que tenía experiencia, pues había pasado años navegando por el mediterráneo y la costa africana. El más rentable de esos productos, como en las factorías portuguesas, fue la esclavización de seres humanos<sup>43</sup>.

Cristóbal Colón enseguida ordenó capturar esclavos indios y remitirlos a

---

<sup>40</sup> Lynne Anne GUITAR. *Cultural genesis: Relationships among Indians, Africans and Spaniards in rural Hispaniola, first half of the sixteenth century*. Tesis Doctoral, Vanderbilt University, 1998.

<sup>41</sup> Roberto CASSÁ. *Los Taínos de La española...* p. 196.

<sup>42</sup> Erin W. STONE. *Indian Harvest: The Rise of the Indigenous Slave Trade...* pp. 55 y 56.

<sup>43</sup> Juan Carlos GARAVAGLIA y Juan MARCHENA. “La invasión europea del espacio Caribe: las Antillas y la Tierra Firme”. En: Juan Carlos GARAVAGLIA y Juan MARCHENA. *América Latina de los orígenes a la independencia*. Vol. I. Editorial Crítica, Barcelona, 2005, pp. 111-139.

España para pagar las deudas contraídas con los comerciantes en Sevilla. En 1495 secuestraría y enviaría 500 indígenas a Castilla para ser vendidos en la península, 30 más al año siguiente, y en 1498 cargaría en cinco naves a otros 800 taínos con dirección a la península. Acompañaba el cargamento de una carta donde informaba de sus planes de vender 4000 indígenas más, con lo que crearía una auténtica red de trata esclavista. Su hermano Bartolomé también participó, enviando 300 esclavos en 1496, y otros conquistadores hicieron lo mismo en estos primeros viajes<sup>44</sup>.

Estos indios esclavizados vieron como su vida cambiaba drásticamente. Fueron vendidos en las ciudades y pueblos de la península, integrándose forzosamente en una sociedad diferente y ajena, privados de su libertad. Muchos se quedaron en la ciudad de Sevilla, pero otros fueron trasladados a villas como Valladolid, Almería, Granada, Madrid o Toledo<sup>45</sup>, donde compartían mercado esclavista con africanos y moriscos.

La esclavización de indígenas durante estos años se llevó a cabo sin control alguno. Su envío a la península produjo un intenso debate entre teólogos y letrados, llegando a determinar finalmente, en el año 1500, que los indios eran libres y prohibiéndose la esclavitud indiscriminada de estos. Sin embargo, como Manuel Lucena Salmoral ha señalado, no dictaminaron que no se pudiera esclavizar a los indígenas, sólo que esto podría hacerse solamente cuando hubiera razones para ello. Estas razones podían ser costumbres bárbaras o inhumanas, como el canibalismo o la oposición a la evangelización y conquista española, lo que justificaría hacerles la *guerra justa* y cautivarles<sup>46</sup>. En 1503, Isabel la Católica autorizaría explícitamente la esclavización de indios caribes:

*Si todavía los dichos caníbales resistieren, e no quisieren recibir e acoger en sus tierras a los capitanes e gentes que por mi mandado fueren a hacer los dichos viajes, e oírlos para ser doctrinados en las cosas de Nuestra Santa Fe Católica, e estar en mi servicio e so mi obediencia, los puedan cautivar e cautiven para los llevar a las tierras e islas donde fueren, e para que los puedan traer e traigan a estos mis reinos e señoríos e otras*

<sup>44</sup> Erin W. STONE. *Indian Harvest: The Rise of the Indigenous Slave Trade...* p. 84.

<sup>45</sup> Nancy E. VAN DEUSEN. *The Indigenous Struggle for Justice in Sixteenth-Century Spain*. Duke University Press, Durham, 2015.

<sup>46</sup> Manuel LUCENA SALMORAL. *Leyes para esclavos. El ordenamiento jurídico sobre la condición, tratamiento, defensa y represión de los esclavos en las colonias de la América española*. Fundación Ignacio Larramendi, Madrid, 2000, pp. 54 y 55. Consultado en [www.larramendi.es](http://www.larramendi.es)

*cualesquier partes e lugares do quisieren e por bien tuvieren, pagándonos la parte que de ellos nos pertenezca, e para que los puedan vender e aprovecharse de ellos*<sup>47</sup>.

Será, por tanto, en esta primera década cuando la esclavitud indígena vivirá su eclosión. La normativa dejaba a manos de los comerciantes esclavistas determinar si los esclavizados eran Caribes o indios que no se sometían a obediencia, lo que abría la puerta para esclavizar a su antojo y albedrío. La Corona gravaba con un quinto, el llamado quinto real, cada uno de los esclavos vendidos, legitimando así la trata y participando de sus beneficios. Los cuerpos de los esclavizados debían ser marcados a fuego con un sello o *carimba*, una R en caso de que procedieran de *rescates*<sup>48</sup>, eufemismo para referirse a un intercambio desigual con los nativos pero que en realidad significó el expolio y cautiverio de pueblos enteros en las razias o cabalgas de los conquistadores, y una G, en caso de ser cautivados en contexto de guerra<sup>49</sup>.

Al finalizar la segunda década de colonización el creciente comercio de esclavos se cebó con las islas Lucayas, Puerto Rico y las Antillas menores (incluyendo Guadalupe, Dominica y Trinidad) y una buena parte de la costa de lo que hoy es Venezuela y Brasil. Ante la enorme mortandad indígena en La Española, en 1508 el rey autorizó que se llevasen indios de otras islas, en calidad de *naborías* si accedían o de esclavos si se oponían. En la sociedad taína, los *naborías* eran aquellos que prestaban servicios domésticos y agrícolas generalmente al cacique y a la clase gobernante, siendo el término asociado al concepto siervo o criado tras la conquista<sup>50</sup>. Sin embargo, Esteban Mira Caballos afirma que tenían una situación legal muy parecida al esclavo, con la única gran diferencia de que los *naborías* no se podían vender legalmente. Aunque también se emplearían en la agricultura y minas, una parte importante de ellos fue empleada en el tra-

<sup>47</sup> “Real Cédula para que los capitanes descubridores puedan cautivar a los indios caníbales. Segovia, 30 de octubre de 1503”. Documento transcrito en Manuel LUCENA SALMORAL. *Leyes para esclavos...* pp. 544-545.

<sup>48</sup> Véase Carmen MENA GARCÍA. “Las prácticas del rescate en Tierra Firme en los inicios de la vida colonial”. En: María Salud ELVAS y Sandra OLIVERO. *Redescubriendo el Nuevo Mundo: estudios americanistas en homenaje a Carmen Gómez*. Universidad de Sevilla, Sevilla, 2012, pp. 125-138.

<sup>49</sup> Nancy E. VAN DEUSEN. *The Indigenous Struggle for Justice...* p. 7.

<sup>50</sup> Frank MOYA PONS. “El choche del descubrimiento”. En: *Ciencia y Sociedad*, Vol. XVII, N°3, 1992, pp. 219-242.

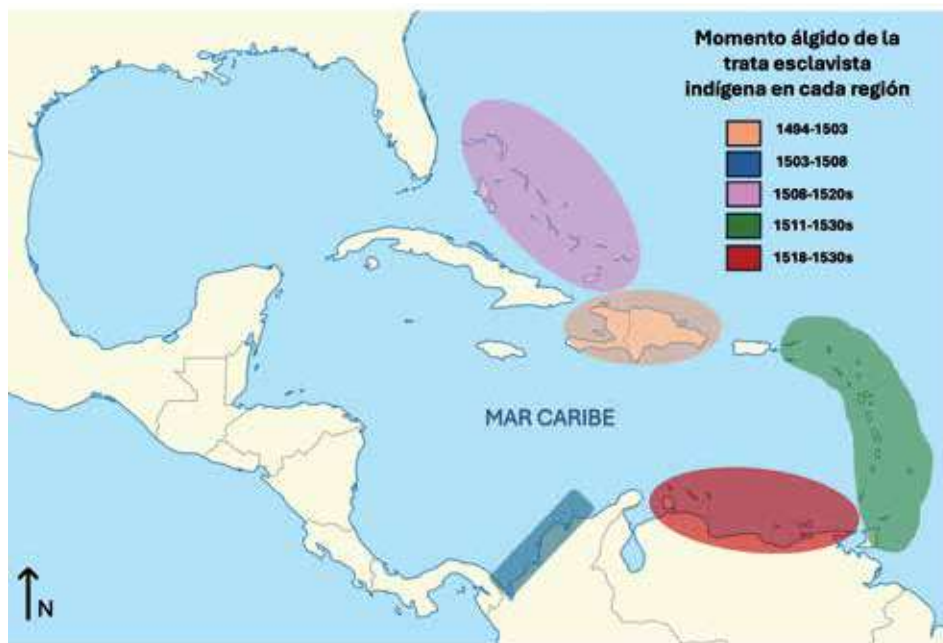


Figura 2. Evolución de la trata esclavista por zonas de esclavización de indígenas, 1492-1530. Reelaboración propia en base al mapa de Erin W. STONE, *Indian Harvest: The Rise of the Indigenous Slave Trade...* p. 5.

bajo doméstico, viviendo en situación total de servidumbre en la misma estancia que los españoles<sup>51</sup>.

Ante la rapidísima despoblación de La Española se sacaron de las islas Lucayas más de 25.000 indios que fueron trasladados a la isla y puestos a trabajar en la minería del oro, los ranchos de ganado y las plantaciones de azúcar. Posteriormente, conforme avanzara la conquista y colonización de las otras islas se haría lo mismo en Puerto Rico (conquistada en 1508) y Cuba (1513)<sup>52</sup>. Manuel Lucena señala el periodo de 1513-1541 como el del apogeo de la esclavitud indígena, pues se recrudeció la guerra contra los Caribes, esclavizándolos sin cesar, a ellos y a los que pudieran hacer pasar por Caribes. Tras las Antillas mayores se comenzó la conquista continental y la esclavización de nuevas poblaciones.

Según Erin W. Stone, es difícil estimar el número de esclavos capturados y trasladados de forma forzosa a otras islas del Caribe o al otro lado del Atlántico, ya que existen pocos registros oficiales. Esta investigadora, en base a numerosa documentación estima que entre 1492 y 1542, año en que se

<sup>51</sup> Esteban MIRA CABALLOS. *Las Antillas Mayores 1492-1550. Ensayos y documentos*. Editorial Iberoamericana, Madrid, 2000, pp. 28 y 29.

<sup>52</sup> Erin W. STONE. *Indian Harvest: The Rise of the Indigenous Slave Trade...* p. 103.

promulgaron las Leyes Nuevas que prohibían la esclavitud indígena, aunque nuevamente con excepciones, un número entre 250.000 y 500.000 indígenas fueron esclavizados en el espacio circuncaribe<sup>53</sup>. David R. Radell, en sus investigaciones en torno a Nicaragua y Centroamérica estimó que unos 448.000 nativos de Nicaragua, se llevaron a vender a Panamá, Perú y las Antillas mayores sólo entre 1527 y 1536<sup>54</sup>.

Las Leyes Nuevas de 1542 prohibieron la esclavización de indígenas y supusieron en cierta forma la decadencia de esta actividad, pero en ningún caso su fin. Por un lado, se siguió esclavizando indios al margen de la legalidad, incluso enviándolos a la península para ser vendidos en Sevilla y otras ciudades<sup>55</sup>. Por otro, la llamada guerra justa, que permitía esclavizar a cualquier indígena o grupo que no aceptara de buen grado la conquista y se resistiese a ella, siguió siendo el argumento más utilizado para esclavizar nativos. En base a esta argumentación esta actividad perduraría en otras zonas del continente durante toda la época colonial, por ejemplo, en la capitanía de Chile con la esclavización de indios araucanos<sup>56</sup> o en Nueva España con la esclavización de los conocidos genéricamente como Chichimecas. Andrés Reséndez, de la Universidad de California, estima que entre unos 2,5 y 5 millones de indios fueron esclavizados sólo en América del Norte entre el siglo XVI y el XIX<sup>57</sup>.

Pero, a pesar de las grandes cifras de esclavizados indígenas, la gran rentabilidad que produjo su trata y los beneficios obtenidos de su fuerza de trabajo, esta no sería la única forma de explotación laboral que se dio durante estos años en el Caribe. Aunque estuviera en los planes de Colón convertir a estas islas en una fuente de esclavos para abastecer Europa, la legislación impedía en cierta forma la esclavización indiscriminada de toda la población y, además, los colonos andaluces y castellanos no parecían encajar el modelo colombino de factoría comercial. Influenciados por los siglos de reconquista peninsular, según la cual la aspiración de cada poblador era convertirse en señor de tierras

---

<sup>53</sup> *Ibidem*, p. 6.

<sup>54</sup> David R. RADELL. "The Indian Slave Trade and Population of Nicaragua during the sixteenth Century". En: William M. DENEVEN (ed.). *The native population of the Americas in 1492*. University of Wisconsin Press, Madison, 1976, pp. 67-76.

<sup>55</sup> Esteban MIRA CABALLOS. "El envío de indios americanos a la península ibérica: aspectos legales (1492-1542)". En: *Studia Historica. Historia Moderna*, N°20, 1999, pp. 201-216.

<sup>56</sup> Véase, por ejemplo, Jaime VALENZUELA MÁRQUEZ. "«Infieles traídos de la guerra del sur». Perspectivas desde el bautismo de indios cautivos y desnaturalizados de la guerra de Arauco (Santiago de Chile, 1585-1610)". En: *Anuario de Estudios Americanos*, Vol. 77, N° 1, 2020, pp. 61-192.

<sup>57</sup> Andrés RESÉNDEZ. *La otra esclavitud. Historia oculta del esclavismo indígena*. Editorial Grano de Sal, México D.F., 2019.

y siervos para vivir de las rentas que estos produjesen, aspiraban a conseguir ahora, en tierras americanas, convertirse en señores de indios que trabajaran para ellos<sup>58</sup>.

Esteban Mira Caballos señaló que durante los primeros años Cristóbal Colón había llevado a cabo repartimientos de tierras, solares e indios, aplicando un concepto propio de la baja Edad Media, que entendía este como un reparto ordenado de los bienes y de los esclavos de las tierras conquistadas, que se hacía en función del estatus social de los individuos y de su participación en la guerra. La Corona era la única que tenía poder de repartir, ya fuesen tierras, solares o indios, sin embargo, delegó esta atribución en sus gobernadores, por lo que Cristóbal Colón (1492-1500), Francisco de Bobadilla (1500-1502), Nicolás de Ovando (1502-1509) y Diego Colón (1509-1515) repartieron tierras e indios durante su mandato<sup>59</sup>.

Sin embargo, a partir de 1503 para algunos autores como Manuel Lucena, o de 1505 para otros como Mira Caballos, comenzaron a repartirse los indios en régimen de encomienda. Se trataba de una antigua institución peninsular por la cual la Corona se reservaba el derecho de otorgar en forma de regalía o merced un grupo indígena en encomienda a un beneficiario o encomendero para compensarle por algún servicio prestado a la Corona. El encomendero tenía la obligación de tutelar y sobre todo adoctrinar a los encomendados, recibiendo de ellos un determinado tributo y servicios<sup>60</sup>. Se repartieron cacicazgos enteros a cada uno de los encomenderos, que utilizaban su fuerza de trabajo para cultivar, pero sobre todo para la explotación aluvial aurífera, de cuya producción se beneficiaban los encomenderos, pero también la Corona<sup>61</sup>. Ida Altman ha puesto el punto de mira en el significativo número de cacicas mujeres que aparecen en estos repartimientos, lo que podría apuntar a un uso femenino del cargo en la sociedad matrilineal taína o a que los españoles estuvieran tratando con las viudas de caciques fallecidos en el contexto de la conquista y guerra. A manera de ejemplo, en el repartimiento de La Española de 1514, la cacica Catalina de

<sup>58</sup> Juan Carlos GARAVAGLIA y Juan MARCHENA. “La invasión europea del espacio caribe...”, p. 117.

<sup>59</sup> Esteban MIRA CABALLOS. *Las Antillas Mayores 1492-1550...* p. 18.

<sup>60</sup> Esta Institución de la encomienda se trasladaría posteriormente al resto de territorios americanos. Silvio Arturo ZAVALA. *La encomienda indiana*. Porrúa. México, 1992.

<sup>61</sup> “Sólo de La Española se trae a España todos los años la suma de cuatrocientos mil, y a veces de quinientos mil ducados, se entiende que eso es del quinto que viene para el Real Fisco, ochenta mil, noventa mil y cien mil castellanos de oro y a veces más; lo que se espera de Cuba y de la isla de San Juan, que también son fecundas en oro, abajo lo diremos”. Pedro MARTIR DE ANGLERÍA. *Décadas del Nuevo Mundo. Crónicas y memorias...* p. 228.



Ayabibix había sido encomendada a Gil González con 112 personas de servicio, los niños que le pertenecían y 36 viejos que no trabajaban<sup>62</sup>.

Pueblos enteros fueron trasladados, sus bohíos quemados y sus conucos abandonados, para trasladar a los indígenas a las zonas de producción de oro o pesca de perlas. El fraile Las Casas hablaba de esta institución como “la pestilencia del repartimiento y encomiendas, que ha devastado y consumido todas estas Indias”<sup>63</sup>. A diferencia de los habitantes del *Tawantinsuyu* o de México, los nativos de las Antillas no conocían instituciones de trabajo forzoso, como la mita andina o las obligaciones laborales de los maceguals mexicanos, por lo que Efrén Cordova señala que este régimen de trabajo compulsorio y extenuante, donde el trabajo físico se realizaba de sol a sol en los lavaderos bajo la apremiante presión del encomendero, debió parecerles no sólo un yugo agobiante y absurdo, sino psicológicamente una tortura y un sinsentido. El trabajo en los lavaderos y haciendas implicaba dejar atrás a las familias, destruir su modo de vida tradicional y abandonar los campos, lo que aumentó la hambruna y la desnutrición<sup>64</sup>.

Los sucesivos intentos para frenar el poder de los encomenderos no fueron muy exitosos. Las denuncias de los dominicos, que comenzaron con el famoso sermón de Antonio de Montesinos en 1511, propiciaron la creación de una Junta en Burgos de la que emanarían las Leyes de Burgos de 1512. Estas determinaron que los encomenderos debían dejar a los nativos volver a sus casas por un periodo de tres meses al año para poder al menos plantar sus conucos, pero esto nunca se llevó a cabo, así como tampoco se cumplió la prohibición de enviar más de un tercio de los indios encomendados a las minas, pues nunca se establecieron turnos en el Caribe<sup>65</sup>. El trabajo excesivo y el hambre continuaron. Posteriormente, con el objetivo de poner orden en el caos del gobierno de Diego Colón y atender las numerosas denuncias sobre la nefasta situación de la población indígena, fueron enviados los padres jerónimos (1516) a la isla de La Española, pero tampoco tuvieron especialmente éxito. Los abusos sobre la escasa población que quedaba se siguieron cometiendo. Finalmente, llegaron las llamadas Leyes Nuevas, en 1542, que fueron especialmente significativas por la prohibición de la esclavitud y el intento de acabar con la encomienda y

<sup>62</sup> Ida ALTMAN, “Caciccas in the Early Spanish Caribbean...”, pp. 1-9.

<sup>63</sup> Bartolomé de LAS CASAS. *Historia de las Indias*, Libro 1. Biblioteca Virtual Cervantes, 1567. Consultado en [www.cervantesvirtual.es](http://www.cervantesvirtual.es).

<sup>64</sup> Efrén CORDOVA. “La encomienda y la desaparición de los indios en las Antillas Mayores”. En: *Caribbean Studies*, vol.8, n°3, pp. 23-49.

<sup>65</sup> *Ibidem*, p. 41.

sus abusos. Estas fueron fuertemente rechazadas en México, Nueva Granada y especialmente en el Perú, consiguiendo con sus rebeliones que se matizaran y retiraran los artículos más problemáticos sobre la encomienda. En las Antillas, su aplicación, aunque no bien recibida, no fue especialmente difícil<sup>66</sup>. Apenas quedaban indios que encomendar, pues las Leyes llegaban ya demasiado tarde para la mayor parte de los nativos antillanos. En 1543, cuando el obispo Rodrigo de Bastidas llegó a la isla de San Juan de Puerto Rico con el objetivo de otorgar la libertad a los indígenas encomendados, tuvo que informar al rey de que tan sólo había encontrado sesenta indios taínos en toda la isla. En las otras Antillas mayores la escasa población tampoco subsistiría mucho más<sup>67</sup>.

En apenas cinco décadas el mundo que habitaron las sociedades del mar Caribe había cambiado para siempre. Aquellos que compraban y explotaban con avidez indios taínos ahora compraban personas que provenían del otro lado del Atlántico. Millones de personas de origen africano serían esclavizadas y llevadas a América durante los siguientes siglos, privadas de libertad y explotadas en un sinfín de maneras. Pero eso ya es otra historia.

## **La imposibilidad de contener la destrucción del paraíso.**

### **A manera de epílogo**

El paraíso, al que afirmara haber llegado Cristóbal Colón en sus cartas, en apenas unos años había desaparecido. Sin prácticamente indígenas, la historia de las islas antillanas tomaría nuevos rumbos, en los que las haciendas y plantaciones, puertos y baluartes, trata negra y esclavitud, sustituirían a los antiguos conucos, bateys, areitos y cantos del mar Caribe.

Sus antiguos habitantes, contra lo que pudiera parecer, no permanecieron impávidos ante la destrucción de su mundo, aunque todo esfuerzo parezca hoy que acabó siendo inútil. Los indígenas de las Antillas trataron, en la medida de sus posibilidades, y mediante diferentes estrategias, de resistir de una forma u otra a la pérdida de su mundo simbólico y material. Los considerados como fieros indios Caribes, siguieron en cierta forma haciendo lo que llevaban centurias haciendo, atacar y asolar las islas vecinas, ahora en manos de españoles y de otras potencias europeas. En sus ataques robaban en las haciendas y tomaban cautivos, tanto taínos, como españoles y

<sup>66</sup> Esteban MIRA CABALLOS. *El indio antillano: repartimiento, encomienda y esclavitud (1492-1542)*. Muñoz Moya Editor, Sevilla-Bogotá, 1997.

<sup>67</sup> Ricardo ALEGRIA, "Prólogo". En: Sebastián ROBIUO LAMARCHE. *Taínos y Caribes. Las culturas aborígenes Antillas*. Editorial Punto y Coma, San Juan, 2016.

africanos, que eran llevados a sus islas y en ocasiones ofrecidos como canje para negociar acuerdos, intercambios de cautivos o entregas de armas. De todas, la isla de San Juan, por su posición más cercana a las Antillas menores, recibiría recurrentes ataques. Trescientos, seiscientos, dos mil caribes... aparecían en sus canoas en cualquier momento, en cualquier lugar de las costas de la isla. En 1553, por ejemplo, seiscientos caribes con flechas, arcos y macanas asaltarían una carabela en Vieques y una estancia en Humacao<sup>68</sup>. Hasta entrado el siglo XVII, en que sus islas fueron ocupadas por otras potencias europeas y ellos definitivamente mermados, siguieron siendo una amenaza para los colonos españoles, e incluso un verdadero actor político a temer y con el que negociar. Sus acciones, sin embargo, exageradas o no por autoridades y vecinos hispanos, servirían de argumento para su esclavización sin tregua.

Por otro lado, si bien los indios taínos eran descritos como pacíficos, dóciles y mansos, no se deben olvidar los significativos alzamientos de muchos de sus caciques ante las durísimas exigencias laborales y los malos tratamientos hacia sus pueblos y comunidades. Caonabo, primer cacique rebelde de La Española, ordenaría quemar el Fuerte de Navidad, donde Colón había dejado una treintena de hombres de su tripulación tras su regreso del primer viaje. Posteriormente tendrían lugar la rebelión del cacicazgo de Higüey en 1502 y la de Xaragua en 1503, que acabó con la cruel quema de ochenta caciques y la esclavización de una buena parte de los naturales del cacicazgo, salvándose solamente la cacica Anacaona, que sería perseguida y ahorcada poco después. Años después, se alzaría el cacique Enriquillo, que durante casi dos décadas resistiría desde la sierra del Bahoruco todos los intentos por apresarle y acabar con su rebelión<sup>69</sup>. En Cuba, procedente de la isla vecina se refugiaría y alzaría el cacique Hatuey, y posteriormente el cacique Guamá y en Puerto Rico lo harían los caciques Agüebana II y Yahureiba.

A pesar de estos esfuerzos, que en algunas ocasiones pusieron en posiciones realmente complicadas a vecinos y autoridades hispanas, las consecuencias de sus rebeliones fueron durísimas. Como indios de razón, dóciles y buenos, no les quedaba más remedio que, o plegarse a las durísimas exigencias del régimen de repartimiento o encomiendas, o alzarse, convirtién-

---

<sup>68</sup> Álvaro HUERGA. *Ataques de los Caribes a Puerto Rico en el siglo XVI*. Academia Puertorriqueña de la Historia, Centro de Estudios Avanzados de Puerto Rico y del Caribe y Fundación Puertorriqueña de las Humanidades, Madrid, 2006. Pp. 83-90.

<sup>69</sup> Esteban MIRA CABALLOS. "La resistencia a la dominación de los indígenas de La Española (1492-1533)". En: *Ciencia y Sociedad*, vol. 47, N°3, 2022, pp. 9-34.

dose entonces por su inobediencia en indios de guerra, cuyo destino sólo podía ser la muerte o la esclavitud.

Frente a esta desesperanza, a la pérdida de su mundo simbólico, religioso y material, sólo pudieron optar por otro tipo de acciones, que han sido señaladas generalmente como formas de resistencia pasiva: la política de tierra quemada, aunque esto supusiera morir de inanición, el abatimiento o desgano, la huida a los montes, el suicidio, el infanticidio, las prácticas abortivas y la falta de procreación, para no engendrar descendencia en un mundo sin sentido, donde a sus hijos sólo les esperaba la cruel servidumbre<sup>70</sup>. En palabras de los historiadores Juan Carlos Garavaglia y Juan Marchena, en pocos menos de cincuenta años, el paraíso había sido incorporado a la modernidad.

*En pocos años más (ni siquiera pasaron cincuenta), prácticamente la totalidad de todos estos pueblos estaban muertos y habían desaparecido. Sus orgullosos caciques asesinados; sus conucos primero explotados por los últimos indios hasta su exterminio final y luego abandonados; las fértiles tierras solo parecían servir para extraer maderas talando sus frondosos bosques; sus campos se habían convertido en un enorme cementerio donde habían sido enterrados más de dos millones de cadáveres en poco menos de cincuenta años. Pero, en un trajín de embarcaciones, el Nuevo Mundo y con él el paraíso, había sido incorporado a la modernidad<sup>71</sup>.*

---

<sup>70</sup> Ibidem, pp.13-15. Sirva de ejemplo las palabras del cronista Pedro Mártir de Anglería: “muchos perecen de su inmensa fatiga en las minas, y se desesperan hasta el punto que muchos se quitan la vida y no cuidan de criar hijos. Cuentan que las madres embarazadas toman medicinas para abortar, viendo han de parir esclavos de los cristianos”. Pedro MARTIR DE ANGLERÍA. *Décadas del Nuevo Mundo. Crónicas y memorias...* p. 227.

<sup>71</sup> Juan Carlos GARAVAGLIA y Juan MARCHENA. “El Caribe: las sociedades originarias...”. p. 47.

## BIBLIOGRAFÍA

- ALTMAN, Ida. "Cacicas in the Early Spanish Caribbean". En: Margarita R. OCHOA y Sara V. GUENGERICH, *Cacicas: The Indigenous Women Leaders of Spanish America, 1492-1825*, University of Oklahoma Press, Norman, 2021, pp. 1-9.
- CASSÁ, Roberto. *Los Taínos de La española*. Universidad Autónoma de Santo Domingo, Santo Domingo, 1974.
- COLÓN, Cristóbal. *Cartas que escribió sobre el descubrimiento de América y testamento que hizo a su muerte*. Biblioteca Universal, Madrid, 1880.
- COOK, Noble David. "¿Una primera epidemia americana de viruela en 1493?". En: *Revista de Indias*, vol. 63, Nº 227, 2003, pp.49-64.
- CORDOVA, Efrén. "La encomienda y la desaparición de los indios en las Antillas Mayores". En: *Caribbean Studies*, vol.8, nº3, pp. 23-49.
- CURET, Antonio. "The Taíno: Phenomena, Concepts, and Terms". En: *Ethnohistory*, Vol.61, issue 3, 2014, pp. 467-493.
- FERNÁNDEZ DE OVIEDO, Gonzalo. *Historia general y natural de las Indias*, Vol. 1. King's College London, Londres, 1535.
- GARAVAGLIA, Juan Carlos y MARCHENA, Juan. "El Caribe: las sociedades originarias". En: Juan Carlos GARAVAGLIA y Juan MARCHENA. *América Latina de los orígenes a la independencia*. Vol. I, Editorial Crítica, Barcelona, 2005, pp.30-51.
- GARAVAGLIA, Juan Carlos y MARCHENA, Juan. "La invasión europea del espacio Caribe: las Antillas y la Tierra Firme". En: Juan Carlos GARAVAGLIA y Juan MARCHENA. *América Latina de los orígenes a la independencia*. Vol. I, Editorial Crítica, Barcelona, 2005, pp. 111-139.
- GIL, Juan y VARELA, Consuelo (eds.). *Cristóbal Colón. Textos y documentos completos*. Alianza Editorial, Madrid, 1997.
- GUERRA, Francisco. "La epidemia americana de influenza en 1493". En: *Revista de Indias*, Vol. 45, Nº176, 1985, pp. 325-347.
- GUITAR, Lynne Anne. *Cultural genesis: Relationships among Indians, Africans and Spaniards in rural Hispaniola, first half of the sixteenth century*. Tesis Doctoral, Vanderbilt University, 1998.
- HUERGA, Álvaro. *Ataques de los Caribes a Puerto Rico en el siglo XVI*. Academia Puertorriqueña de la Historia, Centro de Estudios Avanzados de Puerto Rico y del Caribe y Fundación Puertorriqueña de las Humanidades, Madrid, 2006.
- HULME, Peter. *Colonial Encounters: Europe and the native Caribbean, 1492-1797*. Methuen, Londres, 1986.
- KEEGAN, William F. "The <Classic> Taíno". En: William F. KEEGAN, Corine I. HOFMANY y Reniel RODRÍGUEZ RAMOS (eds.). *The Oxford Handbook of Caribbean Archaeology*. Oxford University Press, Nueva York, 2013.
- LAS CASAS, Bartolomé de. *Apologética Historia Sumaria*. Editorial UNAM, Instituto de Investigaciones históricas, México, 1967.
- LAS CASAS, Bartolomé de. *Historia de las Indias*. Biblioteca Virtual Cervantes, Alicante, 2006.
- LAS CASAS, Bartolomé de. *Relación del primer viaje de D. Cristóbal Colón para el descubrimiento de las Indias*. Biblioteca Virtual Cervantes, Alicante, 2007.
- LEÓN GUERRERO, María Monserrat. "Pasajeros del Segundo Viaje de Cristóbal Colón". En: *Revista de Estudios Colombinos*, Nº3, 2007, pp. 29-60.
- LIVI BACCI, Massimo. "Las múltiples causas de la catástrofe: consideraciones teóricas y empíricas". En: *Revista de Indias*, vol. 63, Nº 227, 2003, pp. 31-48.
- LUCENA SALMORAL, Manuel. *Leyes para esclavos. El ordenamiento jurídico sobre la*

condición, tratamiento, defensa y represión de los esclavos en las colonias de la América española. Fundación Ignacio Larramendi, Madrid, 2000.

MARTIR DE ANGLERÍA, Pedro. *Décadas del Nuevo Mundo. Crónicas y memorias*. Ediciones Polifemo, Madrid, 1989.

MENA GARCIA, Carmen. "Las prácticas del rescate en Tierra Firme en los inicios de la vida colonial". En: María Salud ELVAS y Sandra OLIVERO. *Redescubriendo el Nuevo Mundo: estudios americanistas en homenaje a Carmen Gómez*. Universidad de Sevilla, Sevilla, 2012, pp. 125-138.

MIRA CABALLOS, Esteban. *El indio antillano: repartimiento, encomienda y esclavitud (1492-1542)*. Muñoz Moya Editor, Sevilla-Bogotá, 1997.

MIRA CABALLOS, Esteban. "El envío de indios americanos a la península ibérica: aspectos legales (1492-1542)". En: *Studia Historica. Historia Moderna*, N°20, 1999, pp. 201-216.

MIRA CABALLOS, Esteban, *Las Antillas Mayores 1492-1550. Ensayos y documentos*. Editorial Iberoamericana, Madrid, 2000.

Esteban MIRA CABALLOS. "La resistencia a la dominación de los indígenas de La Española (1492-1533)". En: *Ciencia y Sociedad*, vol. 47, N°3, 2022, pp. 9-34.

RADELL, David R. "The Indian Slave Trade and Population of Nicaragua during the sixteenth Century". En: William M. DENEVEN (ed.). *The native population of the Americas in 1492*. University of Wisconsin Press, Madison, 1976, pp. 67-76.

RESÉNDEZ, Andrés. *La otra esclavitud. Historia oculta del esclavismo indígena*. Editorial Grano de Sal, México D.F., 2019.

ROBIOU LAMARCHE, Sebastián. *Tainos y Caribes. Las culturas aborígenes Antillas*. Editorial Punto y Coma, San Juan, 2016.

SANCHEZ ALBORNOZ, Nicolás. "El debate inagotable". En: *Revista de Indias*, vol. 63, N° 227, 2003, pp. 9-18.

STONE, Erin W. *Indian Harvest: The Rise of the Indigenous Slave Trade and Diaspora from Española to the Circum-Caribbean 1492-1542*. Tesis Doctoral, Vanderbilt University, Nashville, 2014.

STONEKING, Cain. "The Decline of the Tainos 1492-1542: A Re- Vision". En: *Student Theses, Papers and Projects (History)*, 213, 2009.

VALENZUELA MÁRQUEZ, Jaime. "«Infeles traídos de la guerra del sur». Perspectivas desde el bautismo de indios cautivos y desnaturalizados de la guerra de Arauco (Santiago de Chile, 1585-1610)". En: *Anuario de Estudios Americanos*, Vol. 77, N° 1, 2020, pp. 61-192.

VAN DEUSEN, Nancy E. *The Indigenous Struggle for Justice in Sixteenth-Century Spain*. Duke University Press, Durham, 2015.

ZAVALA, Silvio Arturo. *La encomienda indiana*. Porrúa. México, 1992.







# CAPÍTULO IV

## SEVILLA Y LA PRIMERA ORGANIZACIÓN ADMINISTRATIVA DE LAS INDIAS ESPAÑOLAS (1503-1543)

**Ramón María Serrera**

*(Real Academia Sevillana de Buenas Letras)*

### **La primera Organización de las Indias**

Los nuevos territorios indios anexionados durante el reinado de Carlos V, conforme iban siendo “pacificados” -según el término usado en la época-, fueron incorporados oficialmente a la Corona de Castilla, promotora de la empresa, siendo bautizados por sus conquistadores con nombres alusivos a su región o ciudad de origen: Nueva Toledo, Nueva Galicia, Nueva Extremadura, Nueva Andalucía, Nueva España, etc. Todo este conjunto, en el que se reproducía la variada toponimia peninsular, pronto comenzó a recibir la genérica denominación de *Indias Occidentales* o *Indias Españolas*, patrimonio exclusivo del monarca castellano. Así se recuerda en una disposición del Emperador Carlos fechada en Barcelona el 14 de diciembre de 1519: “Por donación de la Santa Sede Apostólica y otros justos títulos, somos Señor de las Indias Occidentales, Islas y Tierra Firme del Mar Océano descubiertas y por descubrir, y están incorporadas en nuestra Real Corona de Castilla Y porque es nuestra voluntad, y lo hemos prometido, que siempre permanezcan unidas para su mayor perpetuidad y firmeza, prohibimos la enajenación de ellas. Y mandamos que en ningún tiempo puedan ser separadas de nuestra Real Corona de Castilla!”<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> Al tratarse el presente artículo del texto de una conferencia que tiene bastante carácter divulgativo y de síntesis, considero adecuado y oportuno recurrir y hacer referencia sintética a estudios realizados por el propio autor. Para esta cita en concreto, remito al lector a mi obra general más reciente y amplia de contenido: Ramón María SERRERA. *La América de los Habsburgo (1517-1700)*. Secretariado de Publicaciones de la Universidad de Sevilla-Fundación Real Maestranza de Caballería de Sevilla, Sevilla, 2011, p. 211. (versión ilustrada en pasta dura y gran formato). Y Ramón María SERRERA. *La América de los Habsburgo (1517-1700)*. Secretariado de Publicaciones de la Universidad de Sevilla, Sevilla, 2011, (versión en rústica) 1ª edición, p. 175.



America como continente exento en 1540, por Sebastian Munster (Basilea).

Puede decirse que en apenas cuatro décadas, durante el reinado de Carlos V, quedó diseñado el modelo administrativo indiano; logro éste que no merecería especial atención si no fuera porque, en líneas generales, salvo algunas modificaciones en las siguientes centurias, que no afectaron a su estructura fundamental, iba a perdurar durante casi trescientos años hasta el período de la Emancipación. La experiencia, sin precedentes en el mundo medieval, resulta de extraordinario interés para el historiador de nuestros días por varias circunstancias: la *lejanía* de las nuevas tierras, comunicadas con la Metrópoli únicamente por vía marítima; la *inmensidad* espacial del continente; la *diversidad regional* del territorio en latitudes, suelos y climas; y la *existencia previa en dichas tierras de formaciones político-administrativas complejas* en el mundo indígena, muy diferentes a las del pueblo conquistador. A pesar de estas cuatro variables, Castilla logró moldear durante el reinado de Carlos V (1517-1556) una estructura imperial que, a pesar de sus desajustes internos, funcionó; mejor o peor,



Alegoría de America, por Jacob von Meurs, Amsterdam 1673.

pero funcionó durante tan dilatado espacio de tiempo.<sup>2</sup>

El ritmo de incorporación a la Corona de Castilla de los territorios indios resulta hoy conocido en cifras aproximadas. Según el gran investigador francés Pierre Chaunu, un referente siempre en este tipo de estudios, durante el periodo comprendido entre los siglos XIII y XVI, frente a los 4.000 km<sup>2</sup> de expansión española en Ultramar entre 1400 y 1490, se pasa a 50.000 km<sup>2</sup> de 1493 a 1500 y a 250.000 entre 1502 y 1515, etapas ambas de ocupación del espacio antillano. Un periodo de interrupción abrió en 1519-21 la gran expansión ya por el marco continental: 2.000.000 km<sup>2</sup> de 1520 a 1540 (consecuencia de las dos empresas que ahora estudiaremos: la vuelta al mundo y la conquista de México), y algo menos de 500.000 km<sup>2</sup> en las seis

décadas comprendidas entre esta última fecha y el final de la centuria.<sup>3</sup>

Si se plasman en un mapa las sucesivas etapas de formación de los imperios ultramarinos de las naciones europeas, cabe apreciar que los veinte años transcurridos entre 1520 y 1540 –los de máxima expansión castellana– superan en anexión territorial la suma de lo incorporado por los pueblos de la Cristiandad durante los siglos XIII, XIV, XV, las restantes décadas del XVI y todo el siglo XVII. Durante la Centuria Ilustrada apenas se lograría incrementar en la América Española dicha cifra de control teórico, aunque sí –y es importante destacarlo– su ocupación poblacional efectiva

De hecho, Cuando abdica Carlos V en 1556 el panorama que ofrecían las posesiones españolas del Nuevo Mundo en los años centrales del siglo

<sup>2</sup> Pedro PIÑERO RAMÍREZ y Christian WENTZLAFF-EGGEBERT (edit.). *Sevilla en el imperio de Carlos V: encrucijada de dos mundo y dos épocas*. Sevilla, 1991.

<sup>3</sup> Pierre CHAUNU. *Conquista y explotación de los nuevos mundos*. Edit. Labor, Colección Nueva Clio, Barcelona, 1973, p. 15.



Alegoría de América, por I. Sadler y Theodor Bernardus, 1581.

XVI era bien distinto al de la primera mitad de la centuria. Las grandes empresas de conquista han cesado. Todos los territorios que antes ocupaban las altas culturas indígenas ya están política y militarmente sometidos a la Corona de Castilla. Se puede apreciar que los años cuarenta del XVI marcan el gozne entre la etapa conquistadora y la “colonizadora” (en término de la época) o de consolidación del poder español en Indias. En estas primera décadas del siglo ya podemos decir que se han producido algunos cambios y medidas importantes que servirán para marcar y determinar el futuro gobierno de las Indias: la promulgación de las Leyes de Burgos (1512), las Ordenanzas de Granada (1526), las Leyes Nuevas (1542), el establecimiento de los dos grandes Virreinos indios (México en 1535 y Perú en 1543), la creación de las audiencias de Santo Domingo (1511), México (1527), Panamá (1538), Lima (1543), Guatemala (1543), Guadalajara (1548) y Santa Fe de Bogotá (1548); la primera organización de las flotas en 1543 con la obligatoriedad de los buques de navegar en convoyes o “en conserva”, los descubrimientos de los riquísimos filones

argentíferos de Potosí (1545) y Zacatecas (1546), y la definitiva reorganización del marco diocesano indiano en 1547, con la erección en dicho año de tres arzobispados (Santo Domingo, México y Lima) y la consiguiente ruptura de la subordinación que hasta entonces tenían las diócesis indianas con respecto a la Metropolitana de Sevilla. Las medidas mencionadas y el final de las guerras civiles en el Perú en 1548 en la famosa batalla de Xaquixaguana, que suponía el triunfo de la autoridad real en un territorio convulso, vienen a cerrar esta primera fase del periodo de la Conquista y abren la puerta a otro momento histórico de características bien distintas.

Una visión panorámica de la empresa conquistadora permitiría distribuir el proceso de ocupación del espacio americano durante el siglo XVI en tres grandes etapas cronológicas, correspondientes a otros tantos escenarios geográficos, cada una con unos rasgos singulares con respecto a las demás. La primera tuvo como marco el ámbito antillano, ocupado por los castellanos entre 1492, año del primer desembarco de Colón en la isla Española, y el trienio 1519-1522, en el que se realiza la primera vuelta al mundo y se logra la conquista de México. En esta primera etapa caribeña cabría distinguir, a su vez, entre el período de exclusiva colombina (1492-1500) y los años en los que la responsabilidad de las Antillas estuvo a cargo de autoridades unipersonales o colegiadas, en un primer intento de fraguar un modelo de organización para estas incipientes Indias españolas: el mandato del gobernador Nicolás de Ovando (1502-1508), el virreinato de Diego Colón (1509-1515) y el gobierno de los frailes jerónimos (1516-1518). El momento viene marcado en la Metrópoli por la fundación de la Casa de Contratación de Sevilla (1503), que significaba la definitiva asunción por parte de la Corona de la empresa indiana, y en las Antillas por la actividad descubridora, conquistadora y colonizadora.

Primero se logra la ocupación efectiva entre 1502 y 1508 de la isla Española, que sirvió de plataforma inicial a la ulterior irradiación antillana. Más tarde, de 1508 a 1513, se organiza desde Santo Domingo la anexión militar de las grandes islas inmediatas: Juan Ponce de León conquista Borinquen (Puerto Rico) en 1508-1511, y un año más tarde descubre la península de Florida; Juan de Esquivel hace lo propio con Jamaica en 1509; y Diego Velázquez de Cuéllar incorpora la isla de Cuba en 1511. Mientras tanto, en 1509, se apresta la primera doble expedición formal a Tierra Firme, encomendada a Diego Nicuesa y Alonso de Ojeda. En 1513, Vasco Núñez de Balboa descubre desde el istmo panameño el océano Pacífico o Mar del Sur,



Retablo de la Virgen de los Mareantes, por Alejo Fernandez (Alcazar de Sevilla).



Vigen de los Mareantes, por Alejo Fernandez (Alcazar de Sevilla).

confirmándose con ello la plena continentalidad de las recién descubiertas tierras americanas.<sup>4</sup>

La fundación de Panamá (la “Puerta del Pacífico”) en 1519 por Pedrarias Dávila marca el final de este período y el comienzo de la siguiente etapa, porque la fundación de Panamá en 1519, en efecto, coincide en el tiempo con la fecha en que se inicia el viaje de la vuelta al mundo y el comienzo de la conquista de México. Es una pura coincidencia cronológica, pero muy significativa porque dicha fundación va a marcar definitivamente la vinculación que tuvo el Istmo con el litoral occidental de la gran masa continental de América del Sur.<sup>5</sup>

<sup>4</sup> Ramón María SERRERA CONTRERAS. “La Conquista” (capítulo 2), “La Organización de las Indias” (capítulo 3), en *Descubrimiento, Colonización y Emancipación de América*, vol. VIII de la *Historia de España* dirigida por Antonio Domínguez Ortiz. Editorial Ariel-Planeta, Barcelona, 1990.

<sup>5</sup> Francisco MORALES PADRÓN. *Historia del Descubrimiento y Conquista de América*. Ed. Gredos, Madrid, 1990.

## **La institución Virreinal y el Consejo de Indias: una monarquía compuesta**

La conquista de México y la ulterior penetración en el continente tiene lugar justamente en unas décadas en las que se está vertebrando el modelo imperial carolino. Según ello, habida cuenta de que las nuevas tierras americanas eran patrimonio exclusivo de la corona de Castilla y manifestaban peculiaridades muy definidas, ¿cómo se integrarían las Indias dentro del sistema respetando la estructura patrimonial del Imperio? La primera medida fue la creación en 1524 -según ya anunciamos en página anteriores- de un organismo colegiado que ejercería en nombre del monarca funciones gubernativas, legislativas, judiciales, fiscales y eclesiásticas: el Real y Supremo Consejo de las Indias. Desde hacía tiempo ya funcionaban el de Castilla (1480) y el de Aragón (1494), con objeto de regir y administrar los territorios de las dos coronas peninsulares.

La solución adoptada en 1524, por la que se desgajó el ámbito indiano de la matriz castellana, no era más que el reconocimiento de la importancia de la nueva realidad ultramarina sin romper con ello su vinculación patrimonial de origen. En cierta forma, el ensayo -que pronto se juzgó válido- determinó la implantación de la institución para otros territorios del Imperio, ya que en 1555 fue fundado el Consejo de Italia, en 1582 el de Portugal y en 1588 -demasiado tarde, no cabe duda- también el de Flandes. En total, tres consejos para reinos peninsulares y otros tantos para territorios extrapeninsulares. Era el viejo principio aragonés de la diversidad dentro de la unidad. Competentes funcionarios especializados en los problemas de los distintos reinos administraban en nombre del Monarca tan vasto Imperio, integrado por esta especie de federación de reinos autónomos unidos entre sí por la Institución Regia.

Por lo que respecta a la organización y control de los reinos indianos en el Nuevo Mundo, la plena dimensión continental de las Indias, como hemos visto, fue conocida apenas un lustro después de la entronización en España de la dinastía de los Habsburgo, que inauguraba una experiencia político-administrativa nueva hasta entonces en Europa. Heredera de los bloques territoriales mediterráneo y centroeuropeo, en el exterior, y castellano-aragonés, en el interior, el emperador Carlos hubo de arbitrar un sistema para administrar reinos tan alejados geográficamente como diversos en personalidad histórica. Se ofrecían dos posibles modelos: intentar la homogeneización jurídico-administrativa de los territorios de acuerdo con la tradición unitaria castellana o mantener las peculiaridades de los reinos integrantes del Imperio siguiendo el principio de pluralismo administrativo

aragonés, que durante siglos había demostrado su validez para regir tierras tan diversas. La solución adoptada fue la segunda. España sería un estado plural (una “monarquía compuesta”, en afortunada expresión de John H. Elliott), no unitario, formado por una serie de unidades patrimoniales regidas por sus propias leyes y tradiciones. Su Majestad Católica se convertía en el único elemento integrador dentro de la Monarquía.

Lo dicho resulta válido para comprender la inserción de las Indias Españolas en la compleja burocracia imperial. El Consejo de Indias -según veremos más adelante- estuvo siempre desde su creación en 1524 al lado del Rey en una Corte casi siempre itinerante durante el reinado del Emperador Carlos, mientras que la Casa de la Contratación seguía manejando desde Sevilla todos los asuntos concernientes al tráfico americano desde su fundación en 1503. Eran los dos organismos ubicados en la Metrópoli para conducir los negocios ultramarinos. Pero en las Indias pronto hubo que diseñar un andamiaje institucional que se adecuara a la nueva realidad. Ocho siglos de Reconquista y de organización de espacios anexionados habían permitido acumular experiencias válidas para ello. Por tanto, no es de extrañar que se recurriera a instituciones peninsulares muy conocidas. Algunas, como los *adelantamientos*, sólo sirvieron para los años inmediatos que siguieron a la Conquista. Pero otras perduraron hasta el primer cuarto del siglo XIX, como es el caso de los *virreinos*.<sup>6</sup>

La institución virreinal tenía precedentes tanto en Castilla como en Aragón, aunque su auténtica filiación sigue aún despertando controversia. Creados los virreinos de México y Perú en 1535 y 1543 respectivamente, sirvieron para parcelar el continente hasta el siglo XVIII -en que se agregan los de Nueva Granada y Río de la Plata- en dos grandes demarcaciones territoriales con la línea divisoria continental en la frontera centroamericana que separaba Costa Rica y Panamá. A su frente estaba la figura del virrey, la más importante autoridad unipersonal de las Indias, auténtico *alter ego* del Monarca. Desempeñaba funciones de capitán general en lo militar, vicepa-

---

<sup>6</sup> Juan MANZANO Y MANZANO. *La incorporación de las Indias a la Corona de Castilla*. Madrid, 1948; Alfonso GARCÍA GALLO, Alfonso. “Los orígenes de la administración territorial de las Indias” en *Anuario de Historia del Derecho Español*, 15. Madrid, 1944; Horst PIETSCHMANN. *El Estado y su evolución al principio de la colonización española de América*. Fondo de Cultura Económica, México, 1989. José María OTS CAPDEQUÍ. *Historia del Derecho Español en América y del Derecho Indiano*. Ed. Aguilar, Madrid, 1969; José María OTS CAPDEQUÍ. *El estado español en las Indias*. Fondo de Cultura Económica, México, 1975; Ernest SCHÄFER. *El Consejo Real y Supremo de las Indias: su historia, organización y labor administrativa hasta la terminación de la Casa de Austria*, 2 v. Junta de Castilla y León - Consejería de Educación y Cultura, Valladolid, Marcial Pons, 2003.





Retrato de Fernando Magallanes 1695.

trono para los asuntos eclesiásticos, gobernador de su zona, presidente de la audiencia de la capital donde residía, máximo responsable hacendístico y, sobre todo, último supervisor general de los intereses regioes dentro de los límites de su amplia demarcación. Un *poder general* le facultaba para asumir facultades omnímodas en caso de emergencia o agresión exterior.

Curiosamente, al principio las indicadas atribuciones les eran conferidas en nombramientos distintos. El cargo virreinal, como todos los demás, se fue perfilando conforme iba siendo ejercido por las personas

que lo desempeñaron. Ya en la segunda mitad del siglo XVI la institución había fraguado. Tan alta responsabilidad de gobierno fue confiada a hombres de confianza del Rey, casi siempre nobles o grandes de España, de forma temporal; por lo general, de tres a seis años, aunque en el siglo XVI algunos llegaron a ejercer tal función durante quince o más años. Pero, en cualquier caso, nunca fue un cargo vitalicio. En las lejanas Indias, la Corona no estaba dispuesta a correr riesgos innecesarios. De hecho, el virrey en Indias era el *alter ego* del Rey. Reproduzco a continuación en estas líneas unas coplillas que el gran cronista cubano del siglo XVIII José Martín Feliz de Arrate atribuyó a don Antonio de Mendoza y Pacheco, primer virrey de Nueva España (1535-1550) y Perú (1551-1552). Dice así:

Como primer virrey, que sería destinado a Nueva España, nombró Car-	
<i>“Quejose de mí al Virrey</i>	<i>Grandeza del rey de España</i>
<i>Que en las Indias tanto puede</i>	<i>Que en otro mundo respeten</i>
<i>Que aun las imaginaciones</i>	<i>Tantas tierras tantos mares</i>
<i>Se adoran y se obedecen.</i>	<i>Una sombra de los Reyes.”</i>

los V a don Antonio de Mendoza, caballero de Santiago, comendador de Socuélamos, hijo de don Iñigo López de Mendoza y Quiñones, segundo

Conde de Tendilla y primer Marqués de Mondéjar, primero que desempeñaría este alto cargo con tales atribuciones en el Nuevo Mundo, que estuvo al frente de la amplísima demarcación novohispana desde 1535 hasta 1550, una duración realmente excepcional si lo comparamos con los que le sucedieron en el cargo, ya que este normalmente era desempeñado por nobles de alta alcurnia durante el plazo de cuatro cinco años y, excepcionalmente, un mandato más, pero en la otra demarcación virreinal. Fue normal que los virreyes mexicanos que desarrollaron su cometido con eficacia fuera promovidos posteriormente por la Corona, al concluir su mandato, al Virreinato de Perú por un periodo de tiempo prácticamente similar, llegando a sumar entre los dos destinos, ocho o nueve años. Ese fue el caso del primer virrey mexicano, don Antonio de Mendoza, quien, tras desempeñar durante quince años su alto cometido en México, fue nombrado para desempeñar esta dignidad en la sede virreinal de Lima. Sin embargo, su ya larga estancia en el Nuevo Mundo, su quebrantada salud y las secuelas de una hemiplejía limitaron su mandato a tan solo diez meses, desde el 12 de septiembre de 1551, día en que entró en la ciudad de Lima, hasta la fecha de su muerte, acaecida en la propia capital peruana el 21 de julio de 1552.

Al igual que aconteció en el proceso de la Conquista, a la hora de establecer las dos sedes virreinales se siguió el principio de *superposición* y *concentricidad* espacial con respecto a las dos grandes formaciones políticas y culturales del mundo indígena: Mesoamérica y los Andes Centrales. La vieja Tenochtitlan siguió siendo el corazón del área mexicana, pero en Perú se desplazó la capitalidad de Cuzco (a 3.200 metros de altitud) a la Ciudad de los Reyes, Lima, situada muy próxima a la costa pacífica y mejor comunicada con el exterior por su cercanía con el puerto de El Callao. No es una casualidad esta doble elección, sino la respuesta coherente a unas motivaciones culturales basadas en el principio de que toda conquista supone la prevalencia de una sociedad dominante sobre los grupos y sociedades dominados. En cierto modo, sustituir el vértice del poder indígena, asumiéndolo en una nueva realidad administrativa, permitía un mejor aprovechamiento de la estructura estatal preexistente. No, por supuesto, para seguir aplicando el antiguo principio de reciprocidad social, sino para canalizar vertical y unidireccionalmente un nuevo concepto de autoridad mayestática. El nuevo orden hacía posible el aprovechamiento de la concentración de recursos de una población indígena densa y acostumbrada al trabajo organizado y especializado y, sobre todo, construir y agrupar las nuevas unidades admi-

nistrativas sin desarticular del todo las antiguas estructuras organizativas en las esferas administrativas, económicas y sociales.

Dos características conviene destacar en esta etapa fundacional de las Indias que llega hasta aproximadamente los años centrales del siglo XVI. En primer lugar, la simultaneidad del proceso conquistador con el vertebrador de instituciones. De siempre se ha dicho que en el Nuevo Mundo nunca hubo tiempos oficiales. La ausencia de sincronía entre sus distintos territorios fue rasgo distintivo de la historia americana. Mientras se descubre en una zona, se conquista en otra y se está poblando en otra. Cuando se inicia la conquista de Perú ya tiene México audiencia y Santo Domingo universidad. Cuando se crean los grandes virreinos, todavía se están lanzando los primeros vectores de penetración en otras áreas periféricas. Hay, pues, una especie de frontera temporal móvil que obliga a ir ensayando fórmulas y soluciones de gobierno que pueden resultar válidas en un momento, pero que se muestran caducas unos lustros más tarde. Estos desajustes cronológicos temporales y el carácter de provisionalidad que definen este período fundacional reflejan claramente una idea que con frecuencia se olvida: el modelo político-administrativo indiano no nació perfilado -cuajado, diríamos- desde su origen, sino que, por el contrario, se fue delineando y fraguando conforme se desarrollaban los acontecimientos y se incorporaban nuevas tierras.

### **El Estrecho de Magallanes y la conquista de México**

Hasta 1522 el Nuevo Mundo para los funcionarios españoles se reducía al ámbito antillano. La corona podía gobernar este limitado espacio con algunos funcionarios del Consejo de Castilla, la Casa de la Contratación de Sevilla y un gobernador y una audiencia en Santo Domingo. Pero hay dos acontecimientos importantísimos que se desarrollan entre 1519 y 1522 que van a revolucionar la mentalidad geográfica y gubernativa de los gobernante españoles y de la misma Corona de Castilla. A estas dos empresas descubridoras hemos dedicado los historiadores durante estos últimos cuatro años numerosos libros, artículos, ciclos, coloquios y conferencias sobre la conquista de México y la primera Vuelta al Mundo. Y naturalmente a este cometido se ha sumado también esta Real Academia Sevillana de Buena Letras con el generoso patrocinio de UNICAJA.

Estas dos empresas, simultáneas en el tiempo, la capitaneada por Magallanes-Elcano (la Vuelta al Mundo, 1519-1522) y la comandada por Hernán Cortés (la conquista de México, 1519-1521), iban a protagonizar



Monumento a Juan Sebastián Elcano, por el escultor Antonio Palao (Guetaria).

por los mismos años dos de los más trascendentales acontecimientos en la historia de los descubrimientos geográficos, poniendo de relieve ante los atónitos ojos de los cartógrafos y centros académicos europeos diversas realidades hasta entonces inéditas.

Pero cuando en 1519-1522 se calibra la plena y dilatada inmensidad continental americana con la primera vuelta al mundo y la conquista de México, ya la Corona tuvo que admitir la necesidad de unos órganos específicos de gobierno que administrasen el poder real en el nuevo, extenso y lejano escenario continental americano. La creación

del Real y Supremo Consejo de las Indias en 1524, desglosado ya del de Castilla, y el ensayo de fórmulas colegiadas o unipersonales de gobierno son, según ello, la respuesta institucional a la conquista de un área como la novohispana, con tierras prósperas; abundante población e inagotables yacimientos mineros

Un apartado muy especial debemos dedicar en estas páginas de reflexiones obre al doble y simultáneo acontecimiento que hemos celebrado o conmemorado en los últimos cuatro años (2019-2022): la vuelta al mundo y la conquista de México. Es cierto que el descubrimiento del Mar del Sur por Vasco Núñez de Balboa en 1513 demostró de una vez por todas que el océano Pacífico, soñado y presentido desde Colón, existía como una realidad geográfica que revolucionaría desde entonces la visión del mundo de la época. Pero en el Istmo panameño no se encontró el Paso. Balboa lo atravesó en expedición terrestre. Había, pues, que seguir buscando el anhelado Paso entre los dos mares oceánicos hacia las islas de la Especiería. Pero no desde Panamá, sino desde la costa oriental del continente suramericano. Primero fue Colón el que lo había presentido e intentado descubrir desde el Istmo panameño, y más tarde Solís y Vespucio navegando en dirección Noreste-Suroeste por el litoral atlántico hacia el Austro, hasta latitudes muy meridio-

nales que algunos autores identifican con la costa patagónica a la altura de los 46° de latitud Sur. Con este viaje Américo Vespucio se ganó el honroso mérito de que el nuevo continente llevara su propio nombre: América.

Los tres buscaron sin éxito el ansiado Paso, que sería descubierto finalmente en el mes transcurrido entre fines de octubre y fines de noviembre de 1520 gracias a la expedición de Magallanes-Elcano. Grandes dificultades tuvieron que sortear durante treinta y siete días (del 21 de octubre al 28 de noviembre de 1520) los miembros de la expedición para lograr atravesar el estrecho interoceánico. Como ha expresado el profesor Comellas, “el Estrecho de Magallanes es lo más opuesto a lo que vulgarmente se entiende por un estrecho [...]; es un dédalo de islas e islotes muy cerca de la punta del cono sur suramericano, que obliga a vueltas y revueltas, pasos difíciles, que tiene cientos de salidas válidas o falsas, que marcha en direcciones opuestas, y en el cual es facilísimo perderse incluso en tiempos modernos si no se dispone de detalladas cartas náuticas. Es un verdadero laberinto interminable, puesto que se extiende a lo largo de 565 kilómetros. Y es un verdadero milagro que Magallanes supiera encontrar la salida hacia el otro mar que ansiosamente buscaba”.

Pero lograron su objetivo. Habían encontrado el Paso siempre soñado. Pigafetta anota en su diario que “el miércoles 28 de noviembre de 1520 desembocamos del estrecho para entrar en el gran mar, al que en seguida llamamos mar Pacífico, en el cual navegamos durante tres meses y veinte días sin probar ningún alimento fresco”. Una vez descubierto el Estrecho, las islas productoras de las cotizadas especias estaban en distancia-espacio y en distancia-tiempo mucho más lejanas de lo que por entonces los geógrafos y cartógrafos de la época podían calcular e imaginar.<sup>7</sup>

De lo acontecido en esos tres años conviene destacar una serie de puntos que consideramos oportuno detallar y explicar. En primer lugar, la ve-

<sup>7</sup> Remito al lector a algunos de mis artículos sobre el tema: Ramón María SERRERA. “La vuelta al Mundo y la conquista de México: dos empresas simultáneas en la verificación de la auténtica dimensión continental de América (1519-1522)”, en *Primera Circunnavegación del Globo* (Benito VALDÉS CASTRILLÓN, edit. y coord.). Instituto de Academias de Andalucía, Junta de Andalucía, Consejería de Economía, Conocimiento, Empresa y Universidad, Málaga, 2019, pp. 15-43; Ramón María SERRERA. “La Vuelta al Mundo y la Conquista de México: la plena dimensión continental de América (1519-1522)”, Catálogo de la Exposición *El viaje más largo. La Primera Vuelta al Mundo* (Braulio VÁZQUEZ CAMPOS, coord.). Ministerio de Cultura y Deporte, Acción Cultural Española, Archivo General de Indias, Madrid, 2019, pp. 323-327; Ramón María SERRERA, “El Estrecho de Magallanes en la Cartografía Europea (1544-1635), *V Centenario. La Primera Vuelta al Mundo: una gesta para recordar* (Enriqueta VILA VILAR, coord.). Fundación Unicaja, Sevilla, 2019, pp. 138-170; Ramón María SERRERA. “El Descubrimiento del Estrecho de Magallanes en la cartografía de los Países Bajos”, *A 500 años de a Primera Vuelta al Mundo. Una mirada histórica a la expedición Magallanes-Elcano*, Emilio J. LUQUE AZCONA y José MIRANDA BONILLA, (editores). Editorial Universidad de Sevilla, Sevilla, 2020, pp. 265-287.

rificación empírica de la esfericidad del planeta Tierra, tal como ya habían demostrado astronómicamente los grandes geógrafos griegos de la Antigüedad Clásica (Eudoxo de Gnido, Eratóstenes, etc.) en los siglos IV y III a. C. En segundo lugar, la comprobación de la auténtica dimensión continental del hasta entonces no conocido *Mundus Novus*, una inmensa y dilatada masa territorial que hoy sabemos que se extiende de Norte a Sur desde 71° 23' de latitud Norte en la Punta Barrow (Alaska) hasta los 55° 58' de latitud Sur en el Cabo de Hornos, sin incluir las tierras extremas insulares. Se trataba de América, el segundo continente más grande después de Asia, y que ocupa gran parte del hemisferio occidental de nuestro planeta, extendiéndose desde el océano Glacial Ártico por el Norte hasta la confluencia de los océanos Atlántico y Pacífico por el Sur. Con una superficie de más de 43.316.000 km<sup>2</sup>, cubre el 30,2 % de la tierra emergida de nuestro planeta.

La tercera novedad fue el hallazgo del anhelado Paso o Estrecho que pusiera en comunicación el hasta entonces bien conocido océano Atlántico con el océano Pacífico, con objeto de poder enviar flotas hasta la Especiería en busca de las codiciadas especias sin tener que navegar por aguas jurisdiccionales portuguesas, según lo establecido en el Tratado de Tordesillas de 1494. Colón, por sus errores metrológicos al calcular la dimensión de la Tierra, ignoraba la existencia del Pacífico, pero lo presintió cuando en su tercer viaje descubrió que las tierras venezolanas no eran de Asia, sino de un Mundo Nuevo, razón por la cual en su cuarta singladura busca el Paso que separara ambos continentes. Murió sin haberlo logrado. Habría que esperar a 1513 para que el extremeño Vasco Núñez de Balboa lo descubriera en expedición terrestre cruzando el istmo de Panamá. Mientras tanto, por el litoral oriental suramericano habría sucesivas tentativas para encontrar este estrecho de comunicación: Vesputio en 1501-1502, Juan Díaz de Solís en 1515 y, finalmente, la expedición de Magallanes en 1520, que lograría por fin el viejo sueño de cruzar el estrecho que desde entonces llevaría su nombre y que le permitió navegar desde el Atlántico hasta el Pacífico: el *Mare Magellanicvm sive Pacificvm*.

Y mientras estos descubrimientos se producían en tierras y mares australes, desde 1521 los miembros de la hueste de Hernán Cortés pudieron también descubrir el Pacífico cruzando el territorio mexicano desde Veracruz hasta la costa occidental y, remontando el litoral, descubrir la península de California. El Pacífico ya estaba definitivamente descubierto por los protagonistas de ambas empresas. Hoy los Estados Unidos de México se extienden a lo largo de una dilatada franja continental cuyas coordenadas

extremas son los 32° 43' 06'' de latitud Norte, en la frontera con los Estados Unidos de América, y los 14° 32' 27'' latitud Norte en la frontera de Guatemala en la desembocadura del río Suchiate. En cifras redondas el México actual tiene una superficie de ca. 2.000.000 km<sup>2</sup>, es decir, como cuatro veces la superficie de España.

Sin embargo es difícil calibrar la superficie de lo que desde el punto de vista cultural y antropológico denominamos Mesoamérica en el periodo indígena previo a la conquista y, en concreto, los territorios teóricamente ya conquistados o sometidos a la Confederación Azteca. Porque, a su vez, cuando se produce la caída de Tenochtitlan en agosto de 1521, la ciudad de México se convierte en foco de proyección de nuevos vectores descubridores y conquistadores en todas las direcciones, desde California y el actual Norte de México hasta Centroamérica, y desde el Golfo de México hasta el Pacífico. Y a lo dicho se suma no sólo la inmensa superficie territorial que acababa de ser incorporada a la Corona de Castilla, sino también su gran densidad poblacional y el alto nivel cultural de las civilizaciones que encontraron, parangonables a las más desarrolladas de la vieja Europa.

Por todo ello podemos afirmar que, aparte de la vuelta al mundo, de la plena verificación de la auténtica dimensión del continente americano (el *Mundus Novus*) en el Hemisferio Austral y en Mesoamérica, del descubrimiento del anhelado Paso (presentido por Colón y todos los exploradores del momento), tal vez el quinto gran aporte de la singladura de Magallanes-Elcano es la comprobación de la inmensa superficie que sobre el globo terráqueo ocupaba el Mar del Sur. Porque el Pacífico, en efecto, es el mayor océano de la Tierra, que ocupa la tercera parte de la superficie de nuestro planeta y que se extiende en su longitud de Norte a Sur unos 15.000 kilómetros desde el Mar de Bering hasta el mar de Ross, ya en su límite con el continente antártico. Y en cuanto a su anchura, que puede graduarse en torno a los 19.800 kilómetros desde Indonesia hasta la costa de Colombia, se trata de un desafío a la inmensidad oceánica solo interrumpido por los archipiélagos e islas que salpican su superficie.

### **La Casa del Océano (1503)**

Como en tantos otros ámbitos de las relaciones institucionales entre el Estado metropolitano y sus posesiones ultramarinas, también el marco legal que reguló los nexos marítimos y comerciales con el Nuevo Mundo se fue configurando a lo largo de todo el siglo XVI, con un progresivo desarrollo de las normas que los encauzaron. Desde sus inicios, una idea -normal en la época- quedó clara:



Carlos V en la batalla de Mühlberg, por Tiziano.

el Estado establecería un *control* directo sobre todo el tráfico dentro del *régimen de monopolio* a través de sus organismos y funcionarios reales con objeto de lograr un más expedito drenaje hacia la Península de la riqueza colonial.

Cuando todavía Colón se encontraba protagonizando su cuarto y último viaje, la Corona decidió, en virtud de real provisión de 20 de enero de 1503, la creación en Sevilla de una institución que tendría larga vida: la Casa de la Contratación o Casa del Océano. Sucesivas ordenanzas y reglamentos a lo largo del siglo le fueron otorgando distintas

atribuciones en relación con la Carrera de Indias: órgano de control del tráfico ultramarino, oficina de apresto y organización de las flotas, depósito de los caudales del Rey y de particulares, departamento de control de la emigración al Nuevo Mundo, centro de investigación científica y escuela náutica, y audiencia y tribunal de Justicia. La capital hispalense se convertía así en “Puerto y Puerta de las Indias”.

La elección de la ciudad de Sevilla como sede de la Casa obedeció a poderosas razones de peso. El enclave de la Baja Andalucía y el golfo de Cádiz ofrecían indudables ventajas con respecto a los puertos mediterráneos y cantábricos, tanto por el conjunto de condiciones geotécnicas (callejón de los alisios, corrientes favorables, etc.) como por la rentabilidad en tiempo y costo de las expediciones, a lo que había que sumar la adecuada infraestructura naval de la zona y su milenaria tradición náutica. Sevilla, en concreto, ejercía desde el siglo XIII (en 1248 fue reconquistada por Fernando III) la capitalidad del comercio con el norte de África, Portugal y las islas del Atlántico Medio. Poseía larga tradición mercantil, con casas comerciales, bancas y agentes extranjeros en ella asentados, prestigiosos organismos mercantiles y judiciales, atarazanas y una nutrida burocracia propia de su condición de gran urbe.

Con sus casi entre 60.000 y 70.000 habitantes en torno a 1500 era, de hecho, la metrópoli del sur, bien comunicada con la Meseta interior, con



feraces comarcas agrícolas adyacentes y una bien dispuesta red viaria para su comunicación con otras zonas. Si a ello se suma lo principal, su condición de puerto interior abrigado y seguro, a menos de 90 kilómetros de la desembocadura del Guadalquivir, nos explicamos las razones de tal elección. Sevilla reunía todos los requisitos para ejercer una capitalidad comercial que, de hecho, había venido desempeñando desde hacía más de dos centurias. Nos explicamos la razones de tal elección, que terminó convirtiendo a Sevilla durante dos siglos en *Puerto y Puerta de las Indias*. El esplendor de la ciudad hispalense era causa -y no efecto- de tal designación, aunque en la práctica siempre compartiera su condición de cabecera de la Carrera de Indias con sus antepuertos naturales: Sanlúcar de Barrameda y Cádiz.

También había, a su vez, poderosas razones para establecer el propio *régimen monopolístico*, normal en la práctica comercial de los nacientes estados modernos, cuyo tráfico exterior se regulaba por la clásica concepción mercantilista del proteccionismo de estado. Antonio García-Baquero, máximo especialista en el estudio de la Carrera de Indias, dejó bien demostrado que, a través de un complejo portuario único, era posible establecer un control más uniforme sobre el comercio, con bastante más economía de medios y de funcionarios que en caso de que estuvieran abiertos al tráfico una multiplicidad de puertos distribuidos por los tres frentes marítimos de la Península Ibérica. El sistema de control establecido permitía un filtro legal desde el que era posible fiscalizar el tránsito de pasajeros, los aranceles portuarios, la llegada de metales preciosos del Rey y de los particulares, y la organización de las flotas. A pesar de sus riesgos, el sistema resultó ser el más barato desde el punto de vista estatal y, como tal, perduró, aunque con recortes progresivos en la Centuria Ilustrada, hasta la promulgación del “Reglamento de Comercio Libre” de 1778.<sup>8</sup>

A ello vino a sumarse, como veremos más adelante, la iniciativa privada con la creación en Sevilla en 1543 del Consulado o Universidad de Cargadores a Indias, corporación gremial reconocida públicamente que

<sup>8</sup> Ramón María SERRERA. “La Casa de la Contratación en Sevilla (1503-1717)”, Catálogo de la Exposición *España y América. Un océano de negocios. Quinto centenario de la Casa de la Contratación, 1503-12003*. Lunwerg Edit-Sociedad Estatal de Conmemoraciones Culturales, Madrid, 2003, pp. 47-6. Ramón María SERRERA. “La Casa de la Contratación en el Alcázar de Sevilla (1503-1717)”, *Minervae Baeticae, Boletín de la Real Academia Sevillana de Buenas Letras*, segunda época, vol. 36, Sevilla, 2008, pp. 141-176; Pablo Emilio PÉREZ-MALLAÍNA BUENO. *Los hombres del Océano*. Diputación de Sevilla, Sevilla, 1992.



Don Antonio de Mendoza, primer virrey de México (1535-1550).

desempeñó una amplia actividad en asuntos mercantiles y náuticos y, más tarde, también funciones judiciales relacionadas con el tráfico. De hecho, hasta el traslado de la casa de Contratación a Cádiz en 1717, el Consulado sevillano constituyó un poderoso e influyente grupo de presión en defensa del régimen de monopolio.

En lo que concierne al tráfico mismo, razones prácticas derivadas del calado de los buques y de la navegabilidad del Guadalquivir impulsaron a la Corona a autorizar en 1508 el embarque en Sanlúcar de Barrameda y en Cádiz bajo la supervisión de un delegado del organismo sevillano. En 1519 la medida se amplió al flete y descarga.

Y desde 1535 la Casa de la Contratación ya estuvo representada permanentemente por un juez oficial de arribadas al frente de un organismo comisionado para cumplir tal misión. Otro tanto aconteció con el archipiélago canario a raíz de que en 1525 y 1534 se permitiera a los isleños participar en el comercio americano. Más tarde se amplió la concesión, ya que desde mediados de siglo los navíos canarios pudieran zarpar directamente desde las Afortunadas al Nuevo Mundo bajo la supervisión y control teórico de los agentes delegados de la Casa sevillana, que debían rendir cuenta periódica de los registros. Lo dicho, sin embargo, no alteró el monopolio hispalense, sino que lo descentralizó funcionalmente al crearse delegaciones en las escalas naturales del primer sector de la navegación atlántica.

Casi dos décadas después de establecerse el monopolio de Sevilla, el sistema de puerto único quedó oficialmente en suspenso merced a las medidas liberalizadoras del comercio inspiradas en el aperturismo que el Emperador Carlos quiso imprimir en las relaciones con el Nuevo Mundo. En 1522 fue autorizado el puerto de La Coruña a organizar expedi-

ciones hacia las islas de la Especiería; pero siete años más tarde el puerto gallego quedó cerrado a dicho tráfico como consecuencia de la renuncia castellana al comercio con las Molucas. No obstante, en el mismo año 1529 se produce la medida aperturista más importante, cuando el propio Carlos V abrió a la navegación con Indias los puertos peninsulares de Avilés, Laredo, Bayona, La Coruña, Bilbao, San Sebastián, Cartagena y Málaga, con el compromiso expreso de que en el retorno los buques habían de fondear en la capital del Guadalquivir para rendir cuenta y registrar las mercancías en la Casa de Contratación. El deseo de fomentar la emigración y el tráfico inspiró tal concesión, que estuvo en vigor hasta 1573, año en que, por decisión de Felipe II, la capital hispalense de nuevo recuperó su antigua condición legal de *puerto único*, colmando así los deseos de los comerciantes andaluces. En adelante, Sevilla y sus antepuertos se mantendrían hasta 1717 como puntos de salida y retorno la Carrera de Indias.

También hubo modificaciones a lo largo del tiempo en el sistema de despacho de las flotas debido a las consecuencias marítimas de las contiendas que España mantenía en los campos de batalla de Europa. Para proteger los navíos de las acechanzas de piratas y corsarios de otras nacionalidades, se prohibió en 1526 que los navíos atravesaran el Atlántico sin protección. En 1537 se despachó la primera armada organizada. Y en 1543 ya se estableció la obligatoriedad de que las embarcaciones navegaran *en conserva*, es decir, agrupadas en convoyes con escolta, con carácter de práctica permanente en el futuro y con periodicidad bianual. En los primeros años siguientes no se cumplió la norma. Pero desde las fechas centrales del siglo en adelante el sistema de convoyes quedó normalizado en la navegación entre Sevilla y los puertos indianos.

La siguiente medida, de más prolongado alcance temporal, ya que duró hasta el siglo XVIII, tendría lugar en la década de los años sesenta. Una real provisión firmada por Felipe II en Madrid el 16 de julio de 1561 dispuso el despacho de dos flotas anuales a América, una a Nueva España (al puerto de Veracruz) y otra a Tierra Firme (primero a Nombre de Dios y después de 1597 a Portobelo), que habrían de salir del puerto de Sevilla respectivamente por los meses de enero y agosto. Según expresaba el precepto regio, ello obedecía a la experiencia del “riesgo que corrían las naos que iban y venían solas a las nuestras Indias, islas e Tierra Firme del Mar Océano”; razón por la cual “ordenamos y mandamos por obviar

los daños que los corsarios podían hacer, que fuesen en cada un año dos flotas a las dichas nuestras Indias” en los meses indicados.<sup>9</sup>

### El Consulado de mercaderes (1543)

De la misma manera que la Corona, desde fechas muy tempranas vio la necesidad de crear un organismo de control que velara por sus intereses en la Carrera de Indias, los comerciantes implicados en este tráfico también manifestaron su deseo de contar con otro organismo que les agrupara, defendiera sus intereses y en el que pudieran “mirar, consultar, disponer y componer todo lo que a la universidad del comercio entendieren que es conveniente”. Como puso en su día de relieve Antonio García-Baquero, gran especialista en el tema y amigo desgraciadamente desaparecido, esta aspiración acabó concretándose en la solicitud a la Corona de un consulado de comercio similar a los ya existentes en otras ciudades españolas, como eran los casos de Valencia, Barcelona o Burgos, que tan buenos resultados habían producido en orden al aumento y mejora del comercio. Tras un primer intento llevado a cabo sin éxito en 1525, Ciprián de Charitate, en nombre “de los mercaderes de todas las naciones que residen en la dicha ciudad de Sevilla”, fue el encargado de hacer llegar por segunda vez este deseo al Emperador, quien por fin accedió a la petición por real provisión firmada en Valladolid el 23 de agosto de 1543. Por ella se autorizó a los comerciantes residentes en Sevilla que traficaban con Indias a que el segundo día de cada año se reuniesen en el edificio de la Casa de la Contratación y eligiesen un Prior y dos Cónsules a los que se facultaba “para conocer y conozcan de todas y cualesquier diferencias y pleitos que hubiese y se ofreciesen de aquí adelante sobre cosas tocantes y dependientes a las mercaderías que se llevaren o enviaren a las dichas nuestras Indias o se trajeren de ellas [...] y de todas las otras cosas que acaecieren y se ofrecieren de aquí en adelante tocantes al trato y mercaderías de las dichas Indias”.

El Consulado o Universidad de cargadores a Indias, con sede en Sevilla, nacía, pues, con un doble carácter: de una parte, como corporación de todos los mercaderes y comerciantes involucrados en el tráfico de las Carrera de Indias; y de otra, como tribunal privativo encargado de resolver, con

---

<sup>9</sup> Clarence H. HARING. *Comercio y navegación entre España y las Indias en la época de los Habsburgos*. Fondo de Cultura Económica, México, 1979. Antonio GARCÍA-BAQUERO GONZÁLEZ y Ramón María SERRERA. “Sevilla, Puerto y Puerta de las Indias”, en *La Universidad de Sevilla, 1505-2005*. Universidad de Sevilla-Fundación El Monte, Sevilla, 2005; Antonio GARCÍA-BAQUERO GONZÁLEZ. *Andalucía y la Carrera de Indias, 1492-1824*. Barcelona, 1986. Antonio GARCÍA-BAQUERO GONZÁLEZ. *La Carrera de Indias. Historia del comercio hispano-americano (siglos XVI-XVIII)*. Ed. Algaída-Expo 92, Sevilla, 1992.



Felipe II, grabado por Jonas Suyderhoef (siglo XVII).

más prontitud y economía de lo que se venía haciendo en la Casa de la Contratación, los pleitos y litigios surgidos entre sus miembros como consecuencia del ejercicio de sus actividades mercantiles. En su primera faceta, constituía una verdadera asociación gremial formada para el mutuo auxilio de sus integrantes y la regulación de sus actividades. No en vano, una de sus funciones primordiales consistía en agrupar y representar a los mercaderes de la Carrera para la defensa de sus derechos, tanto frente al posible intrusismo de otros comerciantes, sobre todo extranjeros, como frente a la propia Corona, cuyos intereses no siempre coincidían con los de este colectivo. Por lo demás, como tribu-

nal mercantil constituía la primera instancia en todos los pleitos que surgieran en este comercio entre mercaderes o entre factores y cargadores; y lo mismo en lo referente a compras y ventas de mercancías y fletamentos de navíos en lo relativo a seguros marítimos y quiebras.

Durante el siglo y medio largo que el Consulado permaneció en Sevilla, dos fueron básicamente las áreas hacia las que extendió su campo de actuación: la mercantil (asumiendo funciones directamente relacionadas con el control y la regulación de tráfico con Indias) y la financiero-fiscal (concediendo préstamos y donativos a la Corona o cobrando y administrando, por delegación de la propia Corona o de su intermediaria la Casa de la Contratación, algunos impuestos que gravaban ese tráfico). Dentro de estas atribuciones fiscales, el Consulado gestionó el cobro y la administración de algunos de los impuestos que pesaban sobre el tráfico de la Carrera, a saber: avería, balbas, lonja, toneladas, infantes y 1% de Consulado. Salvo en el caso de la avería (impuesto *ad valorem* cuyos fondos se destinaban a sufragar los gastos que ocasionaba la defensa de la Carrera y que no debemos confundir con la ya mencionada avería consular) de la que el Consulado fue asentista

a partir de 1591, en todos los demás su función era de un simple recaudador en beneficio de la Corona.<sup>10</sup>

En 1717 tanto la Casa de la Contratación como el Consulado fueron trasladados a Cádiz. Hasta entonces, los tratos y operaciones se realizaban en ese emplazamiento inmejorable próximo al puerto, entre el Alcázar Real, en donde tenía su sede la Casa, y la Catedral, sede arzobispal de la que dependieron canónicamente hasta 1547 todas las diócesis indianas. Durante el siglo XVI, a pocos pasos de las famosas “gradas” de la Catedral, así como en el Patio de los Naranjos, los comerciantes y tratantes realizaban todos los negocios y transacciones relacionados con el comercio indiano, guareciéndose en los rigores del estío y en los días de lluvia en el propio interior del recinto catedralicio. Ello dio lugar a protestas contra tales abusos por parte del Cabildo de la Catedral Hispalense, que consideraba que las gradas no eran lugar apropiado para tal tipo de actividad. Como en la escena bíblica, se levantaron voces clamando por su expulsión del templo. Y tuvo que tomar cartas en el asunto el propio arzobispo de Sevilla, don Cristóbal de Sandoval y Rojas, que representó a Felipe II la necesidad de que hiciese cesar tan escandalosa irreverencia.

La respuesta regia concediendo la razón al cabildo metropolitano y disponiendo la construcción de un edificio dedicado a Lonja de mercaderes dio origen a que el 30 de octubre de 1572 se firmaran unas capitulaciones en las que rubricaban, por una parte, don Gaspar Jerónimo del Castillo en calidad de apoderado y en nombre del prior y cónsules del Consulado de Sevilla, y, por otra, el Conde de Olivares, alcaide de los Reales Alcázares, que lo hacía en nombre del Rey, siendo finalmente confirmada por el propio monarca en el Escorial el 7 de noviembre del mismo año. Transcurrirían de todas formas once años hasta que en 1583 (1584 según Cristóbal Bermúdez Plata) se comenzó a edificar la famosa Casa Lonja sobre planos del arquitecto real Juan de Herrera, que fue el encargado del diseño de un edificio cuya construcción se dilató hasta 1646. Según refiere José Guerrero Lovillo, a cargo de las obras estuvieron varios prestigiosos arquitectos como Juan de Minjares, Alonso de Vandelvira y Miguel de Zumárraga quienes -sobre todo este último- alteraron algunas de las ideas del proyecto original al introducir elementos innovadores en su construcción, como el abovedamiento de la planta superior, para aligerar la habitual solución herreriana de techo a dos aguas, más pesada y que presentaba un mayor riesgo de incendio. El propio autor citado seña-

---

<sup>10</sup> Enriqueta VILA VILAR. *El Consulado de Sevilla de Mercaderes a Indias. Un órgano de poder*, Ayuntamiento de Sevilla (ICAS), 2016.



Retrato postumo de Hernán Cortés, (Hospital de Jesús, México).

la que duraron las obras desde 1584 hasta 1598, dando como resultado un palacio monumental en versión renacentista de los salones medievales edificados para estos fines. Pero en la Lonja sevillana –apunta– hay un cambio radical de estructura. Es un tipo nuevo, palacio de dos pisos con gran patio central porticado, galerías y vestíbulos, en que triunfa la línea clara y armoniosa como si el sol andaluz atenuase la fría severidad escurialense. La fachada, recia y de gesto firme y seguro, en su sencillez, no está exenta de monumentalidad y en el patio se sigue de cerca el de los Evangelistas del Escorial, con leves modificaciones.<sup>11</sup>

Pero hasta entonces, y desde luego a lo largo de la segunda mitad del siglo XVI, todas las transacciones siguieron celebrándose en las famo-

sas y concurridas “gradas” a pesar de las continuas protestas del Cabildo catedralicio. Con razón, pues, expresaba en 1587 el gran cronista sevillano Alonso de Morgado lo que sigue: “La nueva lonja de mercaderes que también se va labrando e toda prisa se comenzó por el año mil y quinientos y ochenta y tres. Será así mismo después de acabada uno de los heroicos y famosos edificios de todo el orbe. El sitio, que costó sesenta y cinco mil ducados, se le dio en la más cómoda parte de toda Sevilla, allí cerca de *gradas que han servido y sirven de lonja*, en cuanto se acaba esta obra”.

Suele considerarse tradicionalmente que la inauguración oficial de la Casa Lonja tuvo lugar el 14 de agosto de 1598, el mismo año de la muerte de Felipe II, el monarca que impulsó su construcción, según reza en una lápida que se situó en la puerta principal del edificio. Sin embargo, hoy está bien documentado, gracias al estudio de Antonia Heredia Herrera, que las obras

<sup>11</sup> Remitimos al lector al estudio sobre la casa Lonja de Antonia HEREDIA HERRERA titulado *La Lonja de Mercaderes. El cofre para un tesoro singular*. Diputación Provincial, Sevilla, 2019.

de este sobrio y hermosísimo inmueble, tan clásico y renacentista en sus proporciones, se dilataron todavía durante varias décadas más, prolongándose hasta bien entrado el siglo XVII, concretamente hasta 1646, fecha en que comenzó a ser ocupado por los tratantes y mercaderes. Pero malos momentos eran estos. Los años centrales de la centuria del Seiscientos marcan el momento de mayor crisis en el tráfico marítimo con Indias. A ello vino a sumarse la rivalidad creciente a lo largo del siglo entre Sevilla y Cádiz, que terminaría inclinando cada vez más acusadamente la balanza hacia el puerto gaditano hasta el definitivo traslado de la sede de la Casa de la Contratación a Cádiz en 1717. Era el final de una etapa que se había prolongado durante más de dos centurias: la de la Sevilla Americana.

### **Geografía y Poder: conocer para gobernar**

A lo largo de todo el período colonial, el desarrollo institucional marchó a remolque de la actividad conquistadora y explotadora del territorio; proceso éste en virtud del cual, conforme se consideraba “pacificada” una zona, quedaba desgajada del núcleo de origen para ser elevada a unidad de gobierno autónoma con autoridades propias. En Indias, como en Castilla, la historia y la geografía de las divisiones administrativas fue siempre fiel reflejo del proceso de ocupación efectiva del suelo americano. Y ésa es la razón de que arbitrarias e imprecisas demarcaciones territoriales otorgadas a los primeros conquistadores -piénsese en la Nueva Castilla y el Nuevo Toledo concedidos a Pizarro y a Almagro en la conquista de Perú-, pronto fueran suprimidas. El conocimiento efectivo de la realidad indiana una vez más obligaba a olvidar líneas trazadas de acuerdo con una geografía fantástica e imaginaria del continente. Por ello, pronto la Corona se vio en la necesidad de acudir a la ciencia geográfica.

Las Indias no eran conocidas. La imagen transmitida por los cronistas era muy fragmentaria y estaba plagada de errores y contradicciones. Se legislaba para unas tierras que día a día, mientras avanzaba la centuria, se dilataban como un organismo vivo en las cuatro direcciones hasta ir adquiriendo su auténtica fisonomía continental. En unas instrucciones reales dirigidas en 1536 a don Antonio de Mendoza, primer virrey de México, aparece dicha preocupación con estas expresivas palabras: “y porque deseamos mucho tener una *traza o pintura* de los principales pueblos y puestos de esa tierra y costas de ella, mandaréis a alguna persona que lo haga, lo más verdaderamente que allá se pudiese o supiese hacer, declarando el sitio, distan-





Leyes y ordenanzas nuevamente hechas por su majestad para la gobernación de las Indias. (Leyes Nuevas de 1542).

cia de leguas, grados de altura que hubiese de un pueblo y puesto a otro y en cada uno de ellos; y la misma relación nos envid de la las tierras e islas que el Marqués [Hernán Cortés] ha descubierto o descubriere”. El Virreinato de Nueva España acababa de ser creado y el Emperador seguía sin conocer la entidad y configuración de unas tierras que desde quince años antes habían sido incorporadas a su Real Corona.

Sin los anteriores supuestos es imposible penetrar en la realidad institucional indiana del siglo XVI. Tanto para las autoridades regionales de Ultramar como para el Consejo de Indias y el propio monarca, el Nuevo Mundo era una masa continental de límites imprecisos y configuración nebulosa sobre la que se gobernaba y legislaba no pocas veces en precario. Baste estudiar la

cartografía americana de la centuria, extranjera sobre todo, para contemplar la evolución de la fisonomía de aquella nueva geografía que, como un ser dotado de vida propia, va desarrollando sobre el pergamino su verdadero perfil. Por ello, el modelo político-administrativo sólo podemos considerarlo consolidado en las décadas finales del siglo, cuando América no es ya un *concepto* difuso, sino una *realidad* poblada y conocida.

De ello se percataron con claridad Felipe II y sus eficaces funcionarios del Consejo de Indias dirigidos por la figura de Juan de Ovando. Entonces, más que nunca, pudo decirse que la geografía como ciencia se ponía al servicio de los intereses del estado. La medida se adoptó en los años setenta, cuando se llegó al convencimiento de que para una mejor gobernabilidad de los reinos ultramarinos había que contar con información *completa, homogénea* y *actualizada* de su realidad demográfica, social, religiosa, económica y estratégica. Se crea para ello en el seno del Consejo de Indias el cargo de

cosmógrafo mayor y se elaboran sucesivos cuestionarios para ser cumplimentados por las autoridades locales indianas. Tras dos intentos fallidos, el cursado en 1577, compuesto por 50 preguntas, por fin recibió el eco esperado y al Consejo de Indias comenzaron a llegar respuestas de todas las circunscripciones administrativas del Nuevo mundo. La empresa se completaría con la redacción de la *Geografía y Descripción de las Indias*, redactada en 1574, cuyo autor, el cosmógrafo mayor Juan López de Velasco, había sido también uno de los inspiradores -en cierta medida también el autor- de la elaboración del cuestionario.<sup>12</sup>

Muertos los primeros cronistas y conquistadores, y una vez superada ya la fase de asombro ante el Descubrimiento, estos nuevos burócratas fueron de hecho los encargados de obtener y transmitir una imagen sin duda menos exótica, pero mucho más real, de las Indias españolas. ¿Es una casualidad que fuera precisamente en esta época, los años setenta, cuando se consiguió vertebrar definitivamente el poder real en el Nuevo Mundo?

---

<sup>12</sup> José María DE LA PEÑA Y CÁMARA. “Nuevos datos sobre la visita de Juan de Ovando al Consejo de Indias”, *Anuario de historia del derecho español*, N° 12, 1935., págs. 425-438; Ramón María SERRERA. “El proyecto indiano de Felipe II”. En *Felipe II y el arte de su tiempo. Debates sobre Arte*. Fundación Argenteria, Madrid, 1998, pp. 187-210. Y SERRERA. *La América de los Habsburgo* (versión ilustrada, vid. nota 1), pp.211-217, apartado “Geografía y Poder: Conocer América para gobernar América”.











