

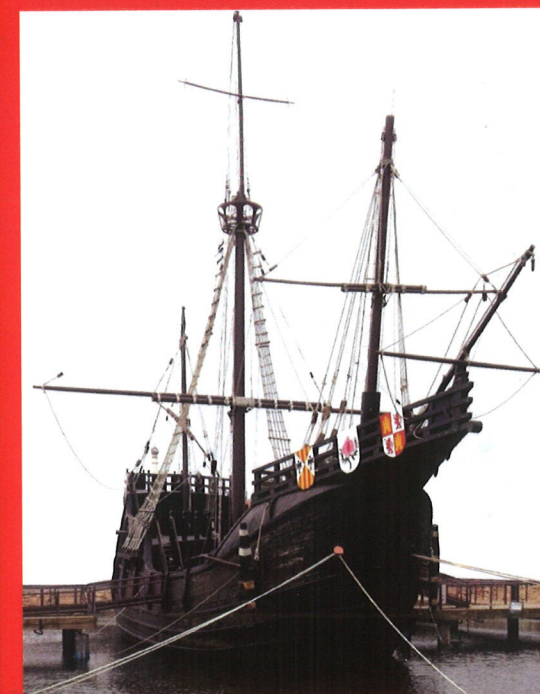
Esta obra analiza las embarcaciones y la construcción naval a comienzos de la modernidad atendiendo a diversos factores que incidieron en el progreso de la navegación en los siglos XV y XVI. Entre otros, los avances tecnológicos, la experiencia y destreza marinera, las mejoras en las técnicas constructivas, las transferencias culturales y profesionales que circularon entre el océano Atlántico y el mar Mediterráneo, la planificación de los recursos navales como instrumentos necesarios para la expansión territorial y la conquista americana, la producción de los astilleros que se extendían por las riberas de los ríos y las costas de los territorios iberoamericanos e italianos, así como la transmisión de los saberes de los carpinteros de ribera. Al mismo tiempo se estudia la interrelación que existió entre la industria naval y los descubrimientos geográficos que revolucionaron el mundo conocido en los albores de la Edad Moderna. En esta monografía colectiva han participado reconocidos especialistas vinculados a prestigiosos centros de investigación y universidades de Francia, Reino Unido, Portugal, Italia y España.

89

DAVID  
GONZÁLEZ  
CRUZ  
(coord.)

DAVID GONZÁLEZ CRUZ (coord.)

## BARCOS Y CONSTRUCCIÓN NAVAL ENTRE EL ATLÁNTICO Y EL MEDITERRÁNEO EN LA ÉPOCA DE LOS DESCUBRIMIENTOS (SIGLOS XV Y XVI)



BARCOS Y CONSTRUCCIÓN NAVAL ENTRE EL  
ATLÁNTICO Y EL MEDITERRÁNEO EN LA ÉPOCA  
DE LOS DESCUBRIMIENTOS (SIGLOS XV Y XVI)

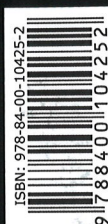
BIBLIOTECA DE HISTORIA



GOBIERNO  
DE ESPAÑA

MINISTERIO  
DE CIENCIA, INNOVACIÓN  
Y UNIVERSIDADES

CSIC  
CONSEJO SUPERIOR DE INVESTIGACIONES CIENTÍFICAS



CSIC

CONSEJO SUPERIOR DE INVESTIGACIONES CIENTÍFICAS

Reservados todos los derechos por la legislación en materia de Propiedad Intelectual. Ni la totalidad ni parte de este libro, incluido el diseño de la cubierta, puede reproducirse, almacenarse o transmitirse en manera alguna por medio ya sea electrónico, químico, óptico, informático, de grabación o de fotocopia, sin permiso previo por escrito de la editorial.

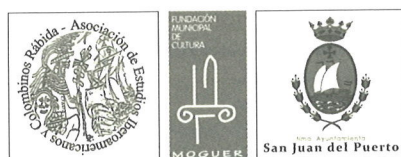
Las noticias, los asertos y las opiniones contenidos en esta obra son de la exclusiva responsabilidad del autor o autores. La editorial, por su parte, solo se hace responsable del interés científico de sus publicaciones.

La edición de esta obra ha contado con la aportación de la Asociación de Estudios Iberoamericanos y Colombinos Rábida y los ayuntamientos de Moguer y San Juan del Puerto.

Publicación incluida en el programa editorial del suprimido Ministerio de Economía, Industria y Competitividad y editada por el Ministerio de Ciencia, Innovación y Universidades (de acuerdo con la reestructuración ministerial establecida por Real Decreto 355/2018, de 6 de junio).

Catálogo general de publicaciones oficiales:  
<http://publicacionesoficiales.boe.es>

EDITORIAL CSIC: <http://editorial.csic.es> (correo: [publ@csic.es](mailto:publ@csic.es))



© CSIC  
© David González Cruz (coord.), y de cada texto, su autor  
© De las figuras, las fuentes mencionadas a pie de ilustración

Ilustración de cubierta: réplica de la nao *Santa María*, expuesta en el Muelle de Las Carabelas de La Rábida (Palos de la Frontera, Huelva).

ISBN: 978-84-00-10425-2  
e-ISBN: 978-84-00-10426-9  
NIPO: 059-18-127-1  
e-NIPO: 059-18-128-7  
Depósito Legal: M-35707-2018  
Maquetación: Gráficas Loureiro, S.L.  
Impresión y encuadernación: Solana e Hijos, A.G., S.A.U.  
Impreso en España. *Printed in Spain*

En esta edición se ha utilizado papel ecológico sometido a un proceso de blanqueado ECF, cuya fibra procede de bosques gestionados de forma sostenible.

## ÍNDICE

|   |     |
|---|-----|
| DAVID GONZÁLEZ CRUZ, <b>Introducción: entre puertos, astilleros y fuentes históricas, en los dominios de las monarquías ibéricas en los inicios de la Modernidad</b> .....  | 9   |
| AMÁNDIO JORGE MORAIS BARROS, <b>Construir navíos para las Indias y para los mercaderes. Innovación tecnológica y transferencias de saberes entre astilleros portugueses en los siglos XV y XVI</b> .....                          | 17  |
| RUI MANUEL LOUREIRO, <b>Experiencia de navegación y tratados de construcción naval en Portugal en el siglo XVI</b> .....  | 41  |
| DAVID GONZÁLEZ CRUZ y JULIO IZQUIERDO LABRADO, <b>Astilleros, barcos y construcción naval en tiempos de los descubrimientos: Palos de la Frontera y puertos del litoral onubense (Huelva, Saltés y San Juan del Puerto)</b> ..... | 51  |
| DIEGO ROPERO-REGIDOR, <b>Barcos y construcción naval en Moguer en la era de los descubrimientos</b> .....   | 89  |
| MARÍA DEL CARMEN SAAVEDRA VÁZQUEZ, <b>Barcos, puertos y construcción naval en el reino de Galicia, siglos XV y XVI</b> .....  | 119 |
| ANTONIO MANUEL GONZÁLEZ DÍAZ, <b>Barcos y carpintería de ribera en el marquesado de Ayamonte</b> .....  | 153 |
| LUIS MIGUEL COÍN CUENCA, <b>Las carabelas y naos españolas y portuguesas: tipología náutica y representaciones gráficas</b> .....   | 173 |
| LUIS MIGUEL COÍN CUENCA, <b>De los tratados de navegación a la reconstrucción de las carabelas y naos colombinas</b> .....  | 223 |
| ÉRIC ROULET, <b>Barcos y exploración de las costas de Nueva España. Un preámbulo a la conquista</b> .....   | 247 |

|  |     |
|--|-----|
| GEMMA T. COLESANTI y ROSANNA ALAGGIO, <b>La construcción de embarcaciones en el reino de Nápoles: dos ejemplos de industria naval en el Mediterráneo occidental en época aragonesa</b> ..... | 271 |
| RAFFAELLA SALVEMINI, <b>Cuestión de mar: un balance complicado sobre la marinería mercantil y de guerra en tiempos del virreinato español en el siglo XVI</b> .....                          | 289 |
| PHILLIP WILLIAMS, <b>Los mares que corrompen. Nuevas perspectivas sobre los barcos y la tecnología en el mundo atlántico, siglos XV y XVI</b> .....  | 309 |
| DAVID GONZÁLEZ CRUZ, <b>A modo de conclusión y recapitulación final</b>  | 325 |

# **ASTILLEROS, BARCOS Y CONSTRUCCIÓN NAVAL EN TIEMPOS DE LOS DESCUBRIMIENTOS: PALOS DE LA FRONTERA Y PUERTOS DEL LITORAL ONUBENSE (HUELVA, SALTÉS Y SAN JUAN DEL PUERTO)\***

DAVID GONZÁLEZ CRUZ<sup>1</sup>  
Universidad de Huelva

JULIO IZQUIERDO LABRADO<sup>2</sup>  
Universidad de Huelva

## **1. Introducción**

Si en otras ocasiones los marinos y agentes que contribuyeron a la gestación del descubrimiento de América fueron el eje principal de nuestras investigaciones,<sup>3</sup> esta vez nos hemos centrado preferentemente en el análisis de la infraestructura existente para la fabricación de embarcaciones en Palos de la Frontera y en otras localidades del litoral de la provincia de Huelva durante las últimas décadas del siglo XV y primeras del XVI; de este modo nos hemos aproximado a los astilleros, a los barcos y a la tradición constructora que posibilitaron la navegación de los hombres que participaron en

---

\* La realización de esta investigación ha dispuesto de una ayuda económica concedida al Grupo de Investigación «Mentalidad, sociedad y medioambiente en Andalucía e Iberoamérica» (HUM-785) por el Plan Andaluz de Investigación con financiación de la Junta de Andalucía y de los fondos FEDER de la Unión Europea.

<sup>1</sup> Catedrático de Historia Moderna, Universidad de Huelva. Correo: david@uhu.es

<sup>2</sup> Doctor en Historia. Investigador del Grupo de Investigación HUM-785 y de la Asociación de Estudios Iberoamericanos y Colombinos Rábida. Correo: julioizqdo@gmail.com

<sup>3</sup> Puede verse, por ejemplo, los trabajos de investigación publicados en: GONZÁLEZ CRUZ, D. (coord.), *Descubridores de América. Colón, los marinos y los puertos*, Madrid, Sílex, 2012, 418 págs.

el primer viaje colombino y en posteriores expediciones exploradoras del Nuevo Mundo. Desde luego, se trata de una temática escasamente abordada por la historiografía en este espacio geográfico suroccidental de la Península Ibérica, pero necesaria para situar y comprender las bases organizativas de la expansión atlántica castellana en los comienzos de la Edad Moderna. Posiblemente la limitada atención que ha tenido este asunto anteriormente ha sido consecuencia de las dificultades que presentan los fondos archivísticos nacionales, nobiliarios y locales para proporcionar fuentes abundantes y directas relativas a este período;<sup>4</sup> por el contrario, la documentación que hemos tenido la oportunidad de manejar ha sido de carácter esporádico, muy dispersa y de procedencia variada. Por supuesto, la situación se transforma sustancialmente a medida que avanzamos cronológicamente en los registros notariales del siglo XVI; en efecto, los protocolos de los escribanos se muestran proclives a aportar información seriada sobre las actividades de los carpinteros de ribera y sobre la compraventa de embarcaciones en la segunda mitad del siglo, aunque para entonces los puertos de la costa onubense habían dejado de tener relevancia en las empresas descubridoras.

Con todo, en el conjunto de localidades ribereñas destaca Palos de la Frontera, de cuya jurisdicción portuaria partieron el tres de agosto de 1492 la nao y las dos carabelas que efectuaron la travesía oceánica, y en cuyo término municipal se ha comprobado una profusa actividad constructora como lo demuestra el hecho de que se haya atestiguado el funcionamiento de tres astilleros en esta época. Igualmente, junto con la patria de los Pinzón, se advierte el desarrollo de la carpintería de ribera en los diferentes puertos del río Tinto hacia los que hemos extendido la mirada con el fin de ofrecer una visión más global (Huelva, Moguer, San Juan del Puerto y Saltés), así como a lo largo del litoral occidental del Golfo de Cádiz, desde las poblaciones marineras del marquesado de Ayamonte hasta el término municipal de Almonte. A pesar de ello, en este trabajo no estudiaremos la arquitectura naval generada en Moguer y Ayamonte por razones obvias, pues en este libro se le dedica un capítulo específico a cada uno de estos dos lugares.

## 2. El interés de las casas nobiliarias por la construcción naval

Cuando Cristóbal Colón llegó a estas tierras del sur de Castilla a mediados de la década de los ochenta del siglo XV, los señores jurisdiccionales

<sup>4</sup> Algunos historiadores han expresado el escaso conocimiento existente sobre la construcción naval en el Golfo de Cádiz a fines del siglo XV y han dejado constancia de que las noticias obtenidas suelen proceder de fuentes indirectas. *Vid.* BORREGO PLÁ, María del Carmen. «La zona jerezana portuense y África a finales del cuatrocientos: un mundo de relaciones e intercambios», en *Congreso de Historia del Descubrimiento. Actas*, tomo I, Madrid, Real Academia de la Historia, 1992, p. 122.

estaban preocupados por promover la carpintería de ribera en sus villas, pues consideraban que las embarcaciones construidas se constituían en una de las fuentes económicas más rentables para las arcas de sus respectivos linajes; evidentemente gracias a ellas se impulsaban las actividades pesqueras y, especialmente, mercantiles que se llevaban a cabo a través de sus puertos. Ciertamente, el comercio establecido con Guinea, Mina de Oro, y con las rutas que los comunicaban con Galicia, Portugal, la Costa Cantábrica, la Europa noratlántica y el Mediterráneo les proporcionaban sustanciosas rentas e impuestos que pretendían incrementar promocionando la fabricación de más carabelas y navíos. De esta forma lo reconocían, por ejemplo, los diferentes señores de Palos —el Duque de Medina Sidonia y los condes de Cifuentes y de Miranda— en las ordenanzas dictadas en 1484, en las que pusieron todo su énfasis en proteger la adscripción de los navíos y carabelas a la villa e impedir las operaciones de transferencia a personas asentadas en otras poblaciones ajenas a esta jurisdicción mediante el procedimiento de imposición de penas a los propietarios que vendieran los barcos o a aquellos otros que los sacasen fuera de la localidad:

Así mismo mandan los dichos señores e han por bien de la dicha villa donde prozede todo el servicio que los señores pueden aver e rentas e intereses es de los navíos, donde no aviendo aquellos cesaría todo, que las carabelas e otros navíos que ay están en la dicha villa que non se vendan ni saquen fuera de ella so pena de perder el que así la vendiere el dinero u otro tanto de su fasienda que de ella oviere, y los navíos que fasta agora son vendidos o sacados fuera de la dicha villa sean penados sus dueños segund la costumbre que en la dicha villa se usaba, e ejecutar las penas en el tal caso por mandamientos de los dichos señores en los tiempos pasados.<sup>5</sup>

Sin duda, los cuantiosos beneficios originados por las cargas fiscales que gravaban las actividades económicas realizadas por las carabelas y los navíos motivarían también que las ordenanzas ducales vigentes en 1504 en el Condado de Niebla prescribieran sanciones para los que construyeran barcos con maderas cortadas en las tierras del señorío y, posteriormente, los vendieran fuera de su jurisdicción sin disponer de la correspondiente licencia o autorización del duque; así se recogía en la mencionada normativa:

Otrosí, mando que ninguna persona sea osada de cortar madera de alcornoque ni de encina para ligazón de navíos, sin mi licencia y especial mandado, so pena de perdimiento de sus bienes e ser desterrados de toda mi tierra e señorío, pero cuando yo diere la tal licencia ha de ser con condición que el navío que con la dicha ligazón se hiciere que no se pueda vender fuera de mi señorío, y esta

<sup>5</sup> Ordenanzas municipales de Palos, otorgadas el 13 de enero de 1484. LADERO QUESADA, Miguel Ángel. «Palos en vísperas del Descubrimiento», *Revista de Indias*, 38 (1978), pp. 492-493.

obligación ha de hacer el dueño del navío ante el escribano del concejo del lugar do quisiere cortar la dicha madera, e si en la carta que yo mandare dar no digere lo susodicho, no se cumpla.<sup>6</sup>

Esta actitud de castigar a los propietarios de embarcaciones que las hubieran trasladado de localidad no se limitó a los puertos del río Tinto, sino que se extendió por otros señoríos de la zona occidental del Reino de Sevilla; en efecto, la atestiguamos, a modo de muestra, en el marquesado de Gibrleón, donde se prohibía igualmente la venta de las embarcaciones construidas en la villa a cualquier persona que no fuese vasallo del señor con el fin de que no perdiese los gravámenes que le correspondían.<sup>7</sup> En concreto, en la villa de Cartaya, Alfonso Martín —propietario de una carabela— fue represaliado por haber cambiado de residencia en 1491 al trasladarse al puerto de Moguer; como resultado de su decisión el concejo de su lugar de origen le impuso la pena de secuestro de sus bienes.<sup>8</sup> Sin duda, esta legislación establecida sobre la base de una regulación de carácter local no facilitaba la realización de proyectos de construcción naval colectivos que coordinasen los esfuerzos efectuados en las diferentes poblaciones de la costa de Huelva; sin embargo, esta evidencia no impidió que las labores desarrolladas por los diversos carpinteros de ribera en cada uno de los astilleros de esta zona suroccidental andaluza originara un significativo contingente de embarcaciones que nutrió en parte a las armadas descubridoras.

### 3. Barcos y carpinteros de ribera en el entorno del río Tinto

Si bien el estuario del río Tinto fue la arteria principal de la preparación y gestación del descubrimiento de América por haber sido nexo de comunicación y de interrelación entre los marinos, Cristóbal Colón, los frailes de La Rábida y las poblaciones situadas en sus dos orillas (Palos, Moguer, Huelva y San Juan del Puerto), también es evidente que fue el lugar de origen de las dos carabelas que participaron en el primer viaje colombino: *Pinta* y Santa Clara (habitualmente conocida como *Niña*). La primera de ellas era propiedad compartida de Cristóbal Quintero —natural de Moguer y vecino de Palos— y de Gómez Rascón, de quien no se conoce su vecindad, y la segunda del maestro Juan Niño —natural de Moguer—. Junto a las cuatro localidades

<sup>6</sup> GALÁN PARRA, Isabel. *Las ordenanzas ducales del año 1504. Administración y economía en los señoríos de los duques de Medina Sidonia*, Huelva, Ayuntamiento de Almonte, 2004, p. 153.

<sup>7</sup> PÉREZ-EMBID WAMBA ET AL., Javier. «El Concejo de Gibrleón de la Edad Media a la Moderna», *Huelva en su historia*, 2 (1988), p. 296.

<sup>8</sup> GONZÁLEZ GÓMEZ, Antonio. *Moguer en la Baja Edad Media (1248-1538)*, Huelva, Diputación Provincial, 1977, p. 144.

se integraba la isla de Saltés, un enclave que aparece en el diario de navegación de Colón en el momento de salir las naves hacia las Indias.

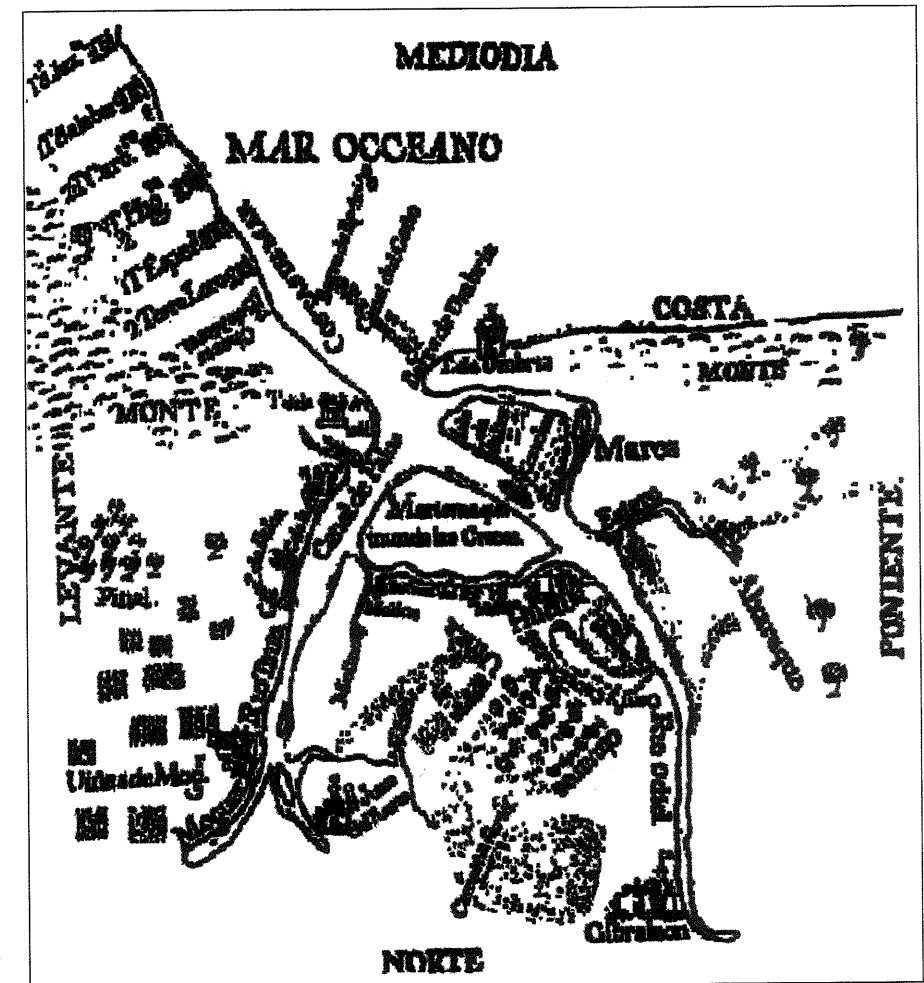


Figura 1. Plano del estuario del río Tinto. Fuente: Juan de Mora Negro, *Huelva Ilustrada. Breve historia de la antigua y noble villa de Huelva*. Sevilla, Imprenta de Don Jerónimo de Castilla, 1762.

### 3.1. Barra o isla de Saltés

Partimos viernes, tres días de agosto de 1492 años, de la barra de Saltés, a las ocho oras. Anduvimos con fuerte virazón hasta el poner el Sol hazia el sur sesenta millas...<sup>9</sup>

(Diario de Cristóbal Colón)

A pesar de que este lugar ha estado ligado a la empresa colombina gracias a la mención que hizo el Almirante en su diario; sin embargo, ha sido escasamente estudiado por la historiografía que ha tratado la época de los descubrimientos. Precisamente, en el curso de las investigaciones que hemos realizado se ha podido detectar que en la denominada barra de Saltés existía un puerto, al menos desde principios del siglo XVI,<sup>10</sup> sin que pueda descartarse que funcionara previamente en torno a 1492 si se considera que se conservó parte de la estructura portuaria de un espacio que en la Edad Media había sido la sede de una ciudad islámica de la que perviven aún los restos arqueológicos de su alcazaba, murallas y torres. Precisamente, en el diccionario toponímico de al-Himyarí se expresaba claramente que en los siglos previos a la conquista cristiana su puerto era muy frecuentado por navíos y disponía de atarazanas para su construcción;<sup>11</sup> posiblemente, debido a este precedente, continuó la tradición naval en la isla de Saltés a comienzos del siglo XVI utilizándose como un lugar apto para la reparación de algunas embarcaciones destinadas a las empresas descubridoras; sirva como muestra de ello el acondicionamiento de la nao Santa María de la Victoria, que sería preparada para la navegación tras ser comprada al maestro Francisco González con el fin de formar parte de la expedición a Castilla del Oro capitaneada por el gobernador Pedrarias Dávila.<sup>12</sup> En concreto, la citada nao fue adquirida en 1513 en Saltés «con sus aparejos usados y el mastel mayor quebrado» y requería ser reparada rápidamente, antes incluso de ser trasladada al puerto sevillano de Las Muelas, donde se finalizaron las labores de carpintería y calafateo. Realmente, las condiciones que ofrecía la infraestructura de la isla de Saltés posibilitó que pudieran concentrarse en el arreglo de la embarcación

una significativa cantidad de profesionales especializados (diez maestros calafates y cinco mozos que les ayudaron); por su parte, el trabajo se efectuó desde el 29 de septiembre de 1513 «que entró en monte en el Río de Saltés» hasta el 18 de octubre en que fue trasladada por un piloto que la sacó de la barra de Saltés.

Por otro lado, resulta interesante, como ejemplo clarificador para el análisis de los trabajos de calafateo realizados en los puertos del Tinto, la reseña de los materiales utilizados en la reparación de la nao Santa María de la Victoria (1513); en efecto, se emplearon las siguientes sustancias y útiles: cuatro mil estoperoles (clavos), once quintales de pez (sustancia resinosa), catorce arrobas de estopa, seicientos olanos que pesaron ciento ochenta libras, tres arrobas de aceite, tres pellejos para escoperos destinados a dar la brea, dos ollas para cocer pez, dos quintales de sebo, brusca (ramaje para eliminar moluscos de la cubierta del barco) y dos calderos alquilados durante cuatro días para cocer pez.

En cualquier caso, el paraje de la isla de Saltés ofrecía alicientes para este tipo de trabajos navales; no en vano, disponía de madera en la época mencionada, una materia prima básica para estos menesteres. De ello se han documentado antecedentes en la etapa musulmana, tanto es así que al-Himyarí reseñaba la presencia de pinos<sup>13</sup> y el geógrafo Al-Idrisi afirmaba en el siglo XII que la isla poseía «las especies más bellas de pinos, grandes pastos siempre verdes».<sup>14</sup> Con posterioridad, en el siglo XV, se constata la permanencia de los citados pinos y algunas otras especies arbóreas (olivares y almendros); a este respecto, en 1404<sup>15</sup> y 1418, según expresan los documentos de toma de posesión de la citada isla por parte de los representantes de la condesa de Medinaceli, se realizaba como acto simbólico el ceremonial de talar algunos árboles, tal como quedaba registrado en el escrito redactado el 11 de diciembre de 1418 por el escribano público Iohan Alfonso:<sup>16</sup>

[...] por nonbre de los dichos sennores conde e condesa (de Medinaceli, Doña Isabel de la Cerda), tomaron la tenençia e posesión de la ysla de Saltés con todos los bienes quel pertenesçen [...] e dieron poder e mandamiento a Iohan Alfonso, escrivano (público de Huelva) para que labrase e esquilmasen los dichos bienes que a la dicha ysla pertenesçían [...] Luego el dicho Iohan Alfonso [...]

<sup>9</sup> *Diario de Cristóbal Colón (transcripción y edición facsimilar)*, ed. de J. Varela y J. M. Fradejas, Valladolid, Instituto Interuniversitario de Estudios de Iberoamérica y Portugal, 2006, pp. 17-18.

<sup>10</sup> *Libro de cuenta del gasto de la Armada que fue a Castilla del Oro a cargo del Gobernador Pedrarias Dávila, dada por el tesoro de la Casa de Contratación de Sevilla Sancho de Matienzo*. Archivo General de Indias (AGI), Contratación, leg. 3253, L.1.

<sup>11</sup> GARCÍA SANJUÁN, Alejandro. «La ciudad islámica de Saltés en las fuentes árabes (siglos IX-XII)», en Juan Manuel Campos Carrasco (dir.), *El patrimonio histórico y cultural en el Paraje Natural Marismas del Odiel. Un enfoque diacrónico y transdisciplinar*, Huelva, Universidad de Huelva (En prensa).

<sup>12</sup> *Ibid.*

<sup>13</sup> GARCÍA SANJUÁN, Alejandro. «Una fetua de época almorávide sobre un pleito surgido en Saltés», *Huelva en su historia*, 8 (2001), p. 399.

<sup>14</sup> *Saltés(Huelva): los pequeños jardines domésticos*. [http://cvc.cervantes.es/actcult/jardin\\_andalusi/almohades/saltes.htm](http://cvc.cervantes.es/actcult/jardin_andalusi/almohades/saltes.htm)

<sup>15</sup> Toma de posesión de la villa y alcázar de Huelva por Pedro Díaz. Archivo Ducal de Medinaceli (A.D.M.), Sec. Cogolludo, leg. 2, n.º 44. Cfr. PARDO RODRÍGUEZ, María Luisa. *Huelva y Gibraleón (1282-1495). Documentos para su historia*, Huelva, Instituto de Estudios Onubenses, 1980, pp. 159-162.

<sup>16</sup> Toma de posesión de la villa de Huelva y de la isla de Saltés. A. D. M., Sec. Cogolludo, leg. 2, n.º 23. Cfr. PARDO RODRÍGUEZ, María Luisa. *Huelva y Gibraleón...*, pp. 143-144.

fue a la ysla e entró e tomó la tenençia e posesión della para los dichos sennores e cortó pinos commo de cosa de los dichos sennores [...] e commo la tenençia e posesión de los olivares e almendros e tierras para pan [...]

Sin duda, la isla de Saltés a fines del siglo XV y principios del XVI había perdido la relevancia que tuvo en la época de esplendor islámica; no obstante, los testimonios encontrados advierten sobre la continuidad de su ocupación. En este sentido, unas décadas antes, en 1449, Juan de Guzmán ratificó la donación de sus tierras al monasterio franciscano de La Rábida con la condición de reparar la ermita de Santa María y celebrar misa y oficios divinos en ella; de este modo, el padre guardián y los frailes podrían mantenerse gracias a las rentas generadas por su explotación agrícola.<sup>17</sup>

### 3.2. La villa de Huelva

Esta localidad tenía reconocido oficialmente su puerto por la Corona de Castilla, al menos desde 1268, fecha en la que Alfonso X lo citaba expresamente junto con los puertos de Jerez, Sevilla, y Vejer, según consta en el *Ordenamiento de posturas y otros capítulos generales* otorgados en la mencionada ciudad jerezana:<sup>18</sup> a esta infraestructura marítima atestiguada en la Baja Edad Media se sumaba unas atarazanas señoriales y unos hornos de bizcocho destinados a la producción de víveres para las tripulaciones.<sup>19</sup> En lo que respecta a la arquitectura naval se advierte la continuidad de la tradición si atendemos a los datos proporcionados por el padrón de cuantías de 1503, puesto que a pesar de que solamente en algunos casos se cita la profesión de los cabezas de familia, se detectan un mínimo de siete carpinteros en Huelva,<sup>20</sup> si bien no se especifica de manera detallada la especialidad concreta de cada uno de ellos. En todo caso, el mencionado padrón no deja lugar a dudas al reseñar otras profesiones relacionadas con la construcción o la reparación de barcos; entre los vecinos contabilizados se encontraban, al menos, dos calafates, nueve cordoneros, ocho herreros, dos armadores y

<sup>17</sup> TORRES TORONJO, Manuel. *Los pergaminos de Gibraleón (1265-1508). Historia y documentos*, Huelva, Diputación Provincial, 1997, pp. 111-117. GONZÁLEZ CRUZ, David. «El puerto de San Juan en tiempos del descubrimiento de América y la expansión atlántica», en GONZÁLEZ CRUZ, D. (coord.). *Descubridores de América...*, pp. 203-204.

<sup>18</sup> GONZÁLEZ GÓMEZ, Antonio. *Moguer en la Baja Edad Media...*, op. cit., p. 142.

<sup>19</sup> En estos astilleros se efectuaron reparaciones con posterioridad; en concreto, en 1513, lo que supuso un coste de 44.138 maravedís, según consta en el libro de cuentas de ese año de la casa ducal. LADERO QUESADA, Miguel Ángel. *Guzmán. La casa ducal de Medina Sidonia en Sevilla y su reino (1282-1521)*, Madrid, Dykinson, 2015, p. 390. LADERO QUESADA, Miguel Ángel. *Niebla, de reino a condado. Noticias sobre el Algarbe andaluz en la Baja Edad Media*, Huelva, Diputación Provincial, 1992, p. 113.

<sup>20</sup> Archivo de la Fundación Casa de Medina Sidonia (AFCMS), leg. 959.

cuatro esparteros, además de ellos habría que incluir una parte de los que han quedado silenciados por no haberse descrito el oficio que ejercían.

Como es lógico, la actividad de los astilleros de Huelva repercutía favorablemente en la posesión de embarcaciones por parte de sus habitantes, que por supuesto también tenían la opción de adquirirlas en otros puertos del río Tinto o del Golfo de Cádiz, incluida la zona del Algarve, donde se encuentra documentado que Vicente Yáñez Pinzón acudió para negociar la compra de una carabela al almirante de Lagos el 17 de agosto de 1513.<sup>21</sup> Por su parte, en lo que respecta a las expediciones descubridoras, se ha detectado la integración de carabelas onubenses en las armadas de Nicolás de Ovando en 1502<sup>22</sup> y de Pedrarias Dávila en 1513.

Por otro lado, en ocasiones se observa que algunos de los profesionales de la construcción naval vecindados en Huelva eran propietarios de barcos; así el calafate Antón García vendió en 1512 una carabela a los mercaderes genoveses Gaspare Centurione y Giovanni Francesco Grimaldi, residentes en Sevilla:<sup>23</sup> de igual modo, en 1498, un cordonero onubense transfirió a un ladrillero de Sevilla una jábega por 3.050 maravedís.<sup>24</sup>

Sea cual fuere la titularidad de las embarcaciones, los protocolos notariales demuestran que durante los siglos XVI al XVIII los contratos de los carpinteros de ribera de Huelva registraron la construcción de grandes navíos junto con otra tipología de barcos como jábegas, javeques, tartanas, gabarras, faluchos, barcos de almadraba, entre otros.<sup>25</sup> De este modo, las necesidades de navegación de los comerciantes y pescadores permitieron el mantenimiento de una industria naval de carácter artesanal que a mediados del siglo XVIII, según el Catastro de Ensenada, todavía estaba compuesta por ocho maestros carpinteros de ribera, diez oficiales y cinco aprendices del oficio.<sup>26</sup>

### 3.3. San Juan del Puerto

La promoción de la construcción de embarcaciones en este núcleo urbano se aprecia desde sus orígenes; tanto es así que en la carta puebla de fundación

<sup>21</sup> Documento que describe la adquisición de la carabela nombrada «La Concepción». A.G.I., Contratación, leg. 3253, L. 1.

<sup>22</sup> LADERO QUESADA, Miguel Ángel. «El «libro de armada» de Nicolás de Ovando, 1501-1502: un índice de Alice B. Gould», *Anuario de Estudios Atlánticos*, 59 (2013), p. 13

<sup>23</sup> OTTE, Enrique. *Sevilla y sus mercaderes a fines de la Edad Media*, Sevilla, Universidad de Sevilla y Fundación El Monte, 1996, p. 219.

<sup>24</sup> *Ibid.*, p. 111.

<sup>25</sup> GOZÁLVEZ ESCOBAR, José Luis. «Las actividades pesqueras del puerto de Huelva (siglos XVI-primer tercio del XIX)», en MONTEAGUDO LÓPEZ-MENCHERO, Jesús (dir.). *El puerto de Huelva. Historia y territorio*, Huelva, Autoridad Portuaria de Huelva, 1999, pp. 80-81.

<sup>26</sup> Archivo General de Simancas (A.G.S.), Catastro de Ensenada, Respuestas Generales, leg. 562, fol. 325.

del puerto de San Juan —primera denominación dada a la localidad—, que fue otorgada el 10 de enero de 1468, se autorizaba a los vecinos que pudieran cortar madera «para ligazones de navíos».<sup>27</sup> En esta misma línea, en el privilegio concedido el 20 de enero de 1493 por el Duque de Medina Sidonia a los pobladores que se avecindaran en este lugar se mencionaba el proyecto de construir nuevos navíos y ofrecer préstamos a sus habitantes para incentivarlos a que participasen en las actividades relacionadas con la navegación:<sup>28</sup>

[...] yo (don Juan de Guzmán) mandé depositar el dinero que para ello fuese necesario, en una persona abonada de ese Conzexo (de San Juan) para que los de a los tales vezinos que aí vinieren porque más presto benga e nombre el creseimiento, e poblasón de ese mi lugar, e aya gente que ande en los navíos que agora e mandado hacer, a esto vos respondo, que mandaré prestar a cada uno quatro mill maravedís obligándose las personas a quien se prestaren de pagallos en tiempo de quatro años [...]

En este marco normativo de fomento de la arquitectura naval se desarrollarían las labores de carpintería de ribera y calafateo<sup>29</sup> en la orilla derecha del río Tinto, ya fuese por profesionales locales o ya fuese por foráneos; de esto último es una muestra elocuente el contrato convenido entre Gaspar Rodríguez —vecino de San Juan del Puerto— y un carpintero de ribera procedente de Tavira (Reino de Portugal), quien se comprometió ante notario el 17 de diciembre de 1560 a hacerle al primero un barco de ventitrés codos en la villa de San Juan si le facilitaba la madera necesaria, además de un importe de venticinco ducados y el alojamiento y manutención durante el tiempo que requiriese la obra; en estos términos redactaba el acuerdo Francisco Pardo —escribano de Moguer—:

Obligose Antonio Afonso, portugués, vº de Tavira en el Algarue, de fazer a Gaspar Rodríguez, vº de San Juan [del] Puerto, un barco de quinze palmos [tachado] çinco palmos e medio senido e de veynte e tres codos de complidor por la çimadura del codillo a la pitilla [...] e con su barca e sus tallas fechas e su gobernallo e su mastel y entena e cuerpos de anclas [...] dándole e pagándole de mano XXV ducados e más le a de dar de comer e cenar en todo el tiempo que durare la obra [...] es condición desde el día que comenzare a fazer la obra le a de dar toda la madera e recado donde el salpicadero e yendo a señalar la madera le a de dar cada día dos reales de plata [...] e asy se obligó de fazer el barco e no alzar la mano dél fasta lo acabar donde se obligaron de cunplir y el dicho Antonio Afonso de fazer el dicho barco en la dicha villa de San Juan [...].<sup>30</sup>

<sup>27</sup> Carta puebla y privilegios concedidos por los duques de Medina Sidonia a San Juan del Puerto. Archivo Municipal de San Juan del Puerto (A.M.S.J.P.), leg. 43.

<sup>28</sup> A.F.C.M.S., leg. 736.

<sup>29</sup> A modo de ejemplo, el 10 de agosto de 1527, el libro de bautismos del Archivo Parroquial de San Juan del Puerto registraba al calafate Juan García.

<sup>30</sup> Archivo Histórico Municipal de Moguer (A.H.M.M.), Protocolos Notariales, Moguer, leg. 3, f. 674 r.-675 r.

La demanda de fabricación de barcos en San Juan respondía, como es lógico, a su condición de principal puerto de carga de la zona del Condado y su entorno, según la valoración fiscal del almojarifazgo de 1502; además se situaba en segunda posición en cuanto a valor de las descargas. De la importancia que adquirió su tráfico marítimo-fluvial en la época de los descubrimientos son expresivos los siguientes datos proporcionados por Eduardo Aznar y Natalia Valenzuela:

TABLA 1  
VALOR FISCAL DE LAS OPERACIONES COMERCIALES<sup>31</sup>

| Puerto               | Tipo de operación | Importe (en maravedís) |
|----------------------|-------------------|------------------------|
| San Juan             | Carga             | 23.907                 |
| San Juan             | Descarga          | 20.119,50              |
| Huelva               | Carga             | 11.022,50              |
| Huelva               | Descarga          | 72.197,50              |
| Palos de la Frontera | Carga             | 3.121                  |
| Palos de la Frontera | Descarga          | 19.637,50              |
| Moguer               | Carga             | 3.207                  |
| Moguer               | Descarga          | 14.486,50              |
| Cartaya              | Carga             | 14.743                 |
| Cartaya              | Descarga          | 1780,50                |

Desde luego, este auge mercantil del puerto de San Juan reportaba a sus habitantes evidentes posibilidades para optar a la propiedad de embarcaciones; de ahí que se disponga de diferentes testimonios que avalan esta afirmación. En concreto, González Beltrán, vecino de San Juan, era propietario de un navío denominado Santa María la Rica que vendió por cuatrocientos cinco ducados en 1513 a una sociedad compuesta por el mercader genovés Francesco Ripparolio (conocido como Francisco Riberol, estante en Sevilla) y al maestro González de Puebla, vecino de Triana.<sup>32</sup> Previamente, en 1506, Jácome Riberol, pariente del anterior, otorgó un poder a un vecino de Sevilla para que acudiese a Palos y a los puertos del Condado de Niebla con el fin de conseguir una nao de setenta y cinco toneladas para cargar mercaderías en el puerto sevillano de Las Muelas con destino a Puerto de Plata en la Isla

<sup>31</sup> Fuente: PALENZUELA DOMÍNGUEZ, Natalia y AZNAR VALLEJO, Eduardo. «El comercio de los puertos del Condado en 1502. El testimonio del almojarifazgo», *Huelva en su historia*, 13 (2010), p. 66.

<sup>32</sup> OTTE, Enrique. *Sevilla y sus mercaderes...*, op. cit., p. 219.

Española.<sup>33</sup> Dos décadas después, en 1529, el navío Santa María de Gracia realizaba una carga en el puerto de San Juan con destino al Puerto de Santa Cruz de la isla de Tenerife; su maestre era Juan Camacho —vecino de la localidad, maestre del barco y propietario de una tercera parte— y, junto con él, Alonso Gómez de Castro —también vecino de San Juan— era el propietario de las otras dos terceras partes.<sup>34</sup> Desde luego, no serían los únicos titulares de embarcaciones asentados en el mencionado puerto y registrados en la documentación notarial.

### 3.4. Más allá del río Tinto

Al margen de los astilleros existentes en Moguer y en el marquesado de Ayamonte, que como se ha indicado anteriormente son objeto en este libro de sendos estudios de los investigadores Diego Roper Regidor y Antonio M. González Díaz, respectivamente, queda por atender ahora a la arquitectura naval en el señorío de Gibrleón y en la extensa costa del término municipal de Almonte. Aunque la información obtenida sobre ambos espacios territoriales es muy limitada, sí consta la alusión a la construcción de barcos en las ordenanzas de Gibrleón correspondientes al siglo XVI,<sup>35</sup> así como referencias a vecinos de Cartaya que disponían de la propiedad de carabelas.<sup>36</sup> Precisamente, esta última población marinera conservaba el oficio de carpintero de ribera en 1752, puesto que el Catastro de Ensenada contabilizaba ocho personas dedicadas a esta ocupación: un maestro, seis oficiales y un aprendiz.<sup>37</sup>

Por otra parte, el municipio de Almonte, situado al este de los términos municipales de Moguer y de Palos de la Frontera, no se quedó desvinculado de la práctica profesional atestiguada en los astilleros de ambas localidades; en efecto, se ha comprobado la existencia del oficio de carpinteros de ribera entre sus habitantes, tal como lo demuestra un contrato efectuado en 1497, en el que un cómitre le encargaba a un vecino de la villa la construcción de un navío de venticuatro goas<sup>38</sup> con madera de alcornoque, por un importe de catorce mil maravedís como pago a su trabajo, con las siguientes características:

<sup>33</sup> MORALES PADRÓN, Francisco. «Canarias en el Archivo de Protocolos de Sevilla», *Anuario de Estudios Atlánticos*, 8 (1962), pp. 154-155.

<sup>34</sup> *Ibid.*, p. 135.

<sup>35</sup> PÉREZ-EMBIÓ WAMBA ET AL., Javier. «El Concejo de Gibrleón...», *op. cit.*, p. 296.

<sup>36</sup> Es el caso de Alfonso Martín, titular de una embarcación en 1491. GONZÁLEZ GÓMEZ, Antonio. *Moguer en la Baja...*, *op. cit.*, p. 144.

<sup>37</sup> A.G.S, CE, Respuestas Generales, leg. 561.

<sup>38</sup> Una goa equivalía en Castilla a 83,6 cm. y en Portugal a 75 cm. PÉREZ GONZÁLEZ, Leocadia M. et al., *Navíos y gentes del mar (siglos XVI-XVIII)*, Islas Canarias, Gobierno de Canarias, 200, p. 16.

[...] un alcázar, con 4 latas delante de la mesana, con su posaverga hasta el árbol, y una barandeta encima de la mesana para popa, con su carlinga, y afofonado el árbol, y con unos talabardones tinglados en 6 piezas, y con su abita y escobenes, a la proa dos tablas y un filarete encima con su boca de sierpe y una fresada, y más una barca.<sup>39</sup>

De este modo, las fuentes consultadas han dejado testimonio de que la construcción naval fue una realidad en las riberas de los ríos Tinto y Odiel a fines del siglo XV y durante el XVI, así como en el conjunto de los municipios de la costa de la provincia de Huelva, desde el estuario del Guadiana hasta la desembocadura del Guadalquivir, de manera que en la época de los descubrimientos se destacaron como puertos que aprovisionaron de embarcaciones a las armadas exploradoras de las Indias y a las actividades comerciales efectuadas que tenían su base en los puertos occidentales del Golfo de Cádiz o en la ciudad de Sevilla.

### 3.5. Competencia y complementariedad: astilleros vascos y cántabros

Siendo evidente la calidad que demostraron las embarcaciones construidas en la costa de Huelva en relación con las navegaciones atlánticas, esta característica no fue óbice para que los carpinteros de ribera de esta zona de la Baja Andalucía tuvieran que competir con los astilleros vascos y cántabros, cuyos navíos eran demandados por algunos clientes a causa de estar elaborados con maderas de mayor fortaleza, principalmente de roble;<sup>40</sup> no obstante, la técnica demostrada por los profesionales de estas tierras del Sur de la Península Ibérica en la fabricación de la carabela de modalidad andaluza, les facilitó un mercado de un producto específico con demanda en la época de los descubrimientos. Aun así, los carpinteros del litoral onubense requirieron la colaboración de las atarazanas del norte, especialmente para que les aprovisionaran de remos hechos con madera de haya, demostrándose así una cierta complementariedad en el ejercicio del oficio<sup>41</sup>.

Por su parte, los astilleros vascos estaban compelidos por la Corona de Castilla, desde las Cortes de Toledo de 1436, a construir barcos grandes de quinientos a mil toneles que pudieran ser requisados con facilidad en tiem-

<sup>39</sup> OTTE, Enrique. *op. cit.*, pp. 86 y 101.

<sup>40</sup> BORREGO PLÁ, María del Carmen. *op. cit.*, p. 122.

<sup>41</sup> Desde Santander se comercializaban los remos por todo el litoral atlántico, incluida la costa gallega; a modo de ejemplo, Jácome García, maestre del navío San Miguel, condujo 250 unidades fletadas por mercaderes cántabros hasta los puertos de Ayamonte, Huelva, Cádiz y Puerto de Santa María en 1586. JUEGA PUIG, Juan. *El comercio marítimo de Galicia, 1525-1640*, tesis doctoral defendida en la Universidad de Santiago de Compostela el 17 de febrero de 2012, p. 244. [https://dspace.usc.es/bitstream/10347/4039/1/rep\\_172.pdf](https://dspace.usc.es/bitstream/10347/4039/1/rep_172.pdf)

pos de guerra; y ello a pesar de que los comerciantes y armadores de la costa cantábrica tenían su preferencia por la adquisición de embarcaciones con una capacidad entre cincuenta y ciento cincuenta toneles por ser más rentables y rápidos, aunque no dispusieran de los privilegios reales de flete preferente.<sup>42</sup>

#### 4. Carpinteros de ribera y calafates en las expediciones descubridoras

Los largos viajes oceánicos que tuvieron lugar en los siglos XV y XVI exigían disponer de carpinteros y calafates entre la tripulación con el fin de ofrecer seguridad a las expediciones en el caso de averías o de necesidad de reparar las embarcaciones. De este asunto era consciente Cristóbal Colón, quien además de considerar la conveniencia de llevarlos consigo era de la opinión de que la integración de éstos entre el personal reclutado resultaba ser la opción más económica y rentable; no en vano, afirmaba en un memorial enviado a los Reyes Católicos, después de haber efectuado su segundo viaje a América, que «entre la gente que fuere en los navíos son menester estos oficiales, que son calafates e carpinteros e toneleros e aserradores e ferrador e sierras, e se llevar es más barato».<sup>43</sup> Ciertamente, su experiencia en las navegaciones transatlánticas previas le habría confirmado la utilidad que tuvo para sus empresas marítimas el carpintero de ribera anónimo contabilizado entre los acompañantes de su primer viaje,<sup>44</sup> así como los que se fueron alistados en la segunda travesía. Tampoco ha quedado registrada la vecindad del mencionado profesional anónimo de la construcción y reparación de barcos; si bien no se puede descartar que fuera natural de las localidades ribereñas del río Tinto o de la costa de Huelva y, por supuesto, una persona de la confianza de los Pinzón y los Niño, quienes se encargaron de ayudar a Colón en el reclutamiento de la tripulación y la organización de la Armada;<sup>45</sup> en este sentido, no habría que olvidar la real provisión de los Reyes Católicos, otorgada en Granada el 30 de abril de 1492, que instaba a

<sup>42</sup> ORELLA ÚNZUÉ, José Luis. «Geografías mercantiles vascas en la Edad Moderna (III). Las relaciones vascas con Inglaterra, siglos XIV-XVI», *Lurr@lde*, 28 (2005), pp. 85-152.

<sup>43</sup> Memorial de Cristóbal Colón a los Reyes sin reseña de fecha, que sería redactado entre junio de 1496 y enero de 1498. COLÓN, Cristóbal. *Textos y documentos completos: relaciones de viajes, cartas y memoriales*, ed. de Consuelo Varela, Madrid, Alianza, 1982, pp. 177-178.

<sup>44</sup> GOULD, Alicia B. *Nueva lista documentada de los tripulantes de Colón en 1492*, Madrid, Real Academia de la Historia, 1984, pp. 41 y 61.

<sup>45</sup> El oficio de carpintero se encuentra documentado en las localidades de Palos y Moguer con antelación al descubrimiento de América. Con esta profesión figura, al menos, Juan Fernández, según una escritura de delimitación de términos municipales otorgada el 13 de octubre de 1481, a quien se describe como «carpintero, onbre antiguo, vesino de la dicha villa de Palos». A.H.M.M., pergamino n.º 25 del Libro de Privilegios. Igualmente en Moguer se ha constatado la existencia de, al menos, seis carpinteros en el período correspondiente a los años 1400 a 1483. GONZÁLEZ GÓMEZ, Antonio. *Moguer en la Baja...*, op. cit., pp. 179 y 263-269.

las villas y lugares de la costa a proporcionar carpinteros, hombres de oficio y pertrechos navales al Almirante:<sup>46</sup>

Por ende nos vos mandamos a todos e a cada uno de vos en vuestros logares e juridiciones que cada quel dicho christoval colón quiere menester madera o carpinteros o otros maestros o xarcias [...] o pertrechos o otras cosas para armar o renovar o rreparar o basteçer las dichas caravelas con que ha de navegar o otras algunas cosas, qe las dedes e fagades dar doquier que se fallaren pagando el dicho nuestro capitán todo lo que ay tomare o quiere menester a presçios razonables [...]

Desde luego, el carpintero de ribera enrolado en el primer viaje colombino ha pasado casi desapercibido para la historiografía; sin embargo, su participación debió de ser relevante en la reparación de la carabela *Pinta* en las Islas Canarias como consecuencia lógica de los conocimientos profesionales que poseía. Aun así no fue citado expresamente en el diario de a bordo, pues su identidad quedaba escondida tras la narración referida al día nueve de agosto de 1492, cuando se aseveraba que «adobaron muy bien la *Pinta* con mucho trabajo y diligencia del Almirante, de Martín Alonso y de los demás».<sup>47</sup> Pero, ¿Quiénes eran «los demás» a los que se alude y que se esforzaron en esa labor? No es nuestra intención valorar los méritos de Colón y de los Pinzón en esta tarea, pero alguno también tendría el anónimo carpintero de ribera, que lógicamente es de suponer que por su oficio sería uno de los primeros que fueron requeridos para encajar el «gobernario a la carabela» y evitar que hiciera agua, si se atiende a las circunstancias reseñadas en el diario de a bordo en los días seis al ocho de agosto de ese mismo año. Por otra parte, Hernando Colón describía este episodio afirmando que se había hecho un nuevo timón para la *Pinta* tras haber perdido el suyo y que se transformó la vela de la carabela *Niña* de redonda a latina.<sup>48</sup> Si se tienen en cuenta las informaciones precedentes, no parece que dos operaciones tan trascendentales para la navegación como las referidas se hicieran al margen de los profesionales que se dedicaban a estos menesteres, ya fuera para ocuparse de la ejecución de ellas o ya fuese para realizar ajustes.

Sea como fuere lo acontecido, lo cierto es que el Almirante tomó nota de la necesidad de contar con la presencia de estos especialistas y preparó su segundo viaje incrementando sustancialmente la nómina de carpinteros de ribera y de calafates;<sup>49</sup> entre ellos se encontraban los carpinteros Gaspar Fernández, Bartolomé Martín, Juan Rodríguez, Cristóbal Martín, Fernando

<sup>46</sup> A.G.I., Patronato, leg. 295, n.º 4.

<sup>47</sup> *Diario de Cristóbal Colón*, op. cit., p. 20.

<sup>48</sup> Cfr. SANTIAGO, Miguel. «Colón en Canarias», *Anuario de Estudios Atlánticos*, 1 (1955), pp. 353-354 y 359.

<sup>49</sup> LEÓN GUERRERO, María Montserrat. *El segundo viaje colombino*, Tesis de Doctorado presentada en la Universidad de Valladolid, 2000, pp. 119, 128, 132, 142, 148, 177, 181,

Jerez y Juan Rodríguez Cardero. Por otro lado, entre los calafates aparecen documentados Gómez de Palos, Ruy López, Juan (vizcaíno), Juan de Cea, Gonzalo García y otro denominado «Mallorquín». Con todo, la parquedad informativa de las fuentes no permite conocer la vecindad o procedencia de la mayoría de profesionales mencionados.

Entre los más destacados calafates palermos<sup>50</sup> en los viajes descubridores figuran Alonso Díaz, que participó en el tercer viaje de Colón; Gonzalo Martín, que acompañó a Juan de la Cosa a Urabá en 1504, viajó a Santo Domingo en 1508 y a Cuba en 1518, de donde partió para participar con Cortés en la conquista de México en 1519; y Juan Pinzón de Palos, que fue a Tierra Firme con la expedición de Pedrarias Dávila en 1514, en 1518 se encontraba en Cuba y también participó en la conquista mexicana.<sup>51</sup>

En cuanto a otras profesiones relacionadas con los astilleros, el oficio de cordonero se ocupaba de la fabricación de jarcias, cuerdas y otros productos. En las ordenanzas municipales de Palos de 1521 se prescribía que los cordoneros debían pagar un impuesto del 5% sobre el valor del cáñamo y otras materias que importasen para la fabricación de jarcias, cuerdas y otros productos.<sup>52</sup> Ahora bien, la venta de estas manufacturas, preferiblemente destinadas a los armazones, sí estaba gravada, a diferencia de lo que ocurría en otros oficios como el de herrero, ya que no se consideraban de labranza o crianza, sino de uso.<sup>53</sup> A modo de muestra del ejercicio de esta actividad, en 1575 Cristóbal Medina colocó a su hijo de diez años como aprendiz de cordonero en el taller de Antonio Martín, vecino de Moguer.<sup>54</sup>

También en las ordenanzas municipales se manifestaba la importancia concedida a los toneleros, ya que se les permitía importar maderas sin pagar por ello derecho alguno, e igualmente podían exportar sus toneles francamente.<sup>55</sup> Se exigía que cada tonelero tuviese su propia marca, la cual había de plasmar a fuego en la boca de cada una de sus obras. Se estipulaba la calidad de las materias primas que habían de emplearse, así como las características y dimensiones que debían tener los toneles, a fin de que los mercaderes conocieran exactamente los productos que compraban.<sup>56</sup>

Por su parte, el oficio de espartero era muy duro, a menudo realizado por esclavos. Las ordenanzas estipulan que pagaran el 5% de las materias que importasen, pero en cambio podían vender francamente sus manufacturas en

Palos.<sup>57</sup> Eran esenciales en la fabricación de algunos aparejos navales, como cabos de fondeo de esparto, jarcias de cáñamo o velas de tejido vegetal, principalmente de cáñamo.

## 5. Palos de la Frontera y sus astilleros

Fueron criterios estrictamente defensivos, los que propiciaron la elección para el asentamiento de Palos de un cerro de treinta y nueve metros de altitud en la margen izquierda del río Tinto, que, en uno de sus senos, prácticamente lo rodeaba. Esta colina era un lugar ideal para alzar un castillo que defendiera la zona y controlara la vía fluvial del Tinto. Y efectivamente, en ella se levantó una fortaleza de la que actualmente apenas si subsisten algunos cimientos. Era de planta cuadrangular, de treinta metros de lado, con una torre en cada una de sus esquinas. Debió de construirse entre 1322 y 1379, fechas en que Palos fue donado, la primera vez a Don Alonso Carro y Doña Berenguela Gómez por Alfonso XI, y la segunda a Don Alvar Pérez de Guzmán por Juan I.<sup>58</sup>

En 1627, las fuentes documentales aluden a este castillo, que todavía estaba bien conservado, como propiedad de la Condesa de Miranda y Duquesa de Peñaranda. El documento recoge la toma de posesión «delante de las puertas de la fortaleza» de Don Fernando de Vega, caballero del hábito de Santiago, nombrado alcaide de dicho castillo y gobernador de Palos y Villalba, por la condesa.<sup>59</sup> La más antigua representación gráfica de la que tenemos constancia se contiene en un mapa topográfico de la villa de Huelva del año 1755 de Jacobo del Barco.<sup>60</sup> Muy similar al anterior y con una visión prácticamente idéntica es el mapa de Juan de Mora Negro<sup>61</sup>.

A la sombra del castillo, en la falda nororiental de la colina, se encuentra la Iglesia dedicada a la advocación del Señor San Jorge Mártir, patrono de la villa desde sus orígenes a la actualidad. De estilo gótico-mudéjar, el núcleo principal debió de ser construido por los Condes de Miranda en la segunda mitad del siglo XV, muy probablemente sobre una edificación más antigua. Dicho núcleo está constituido por un cuerpo de tres naves, mudéjares de arcos apuntados con alfiz, con cabecera bien diferenciada. Destaca la austeridad de sus fuertes estribos, la severidad de su puerta principal construida en piedra y

195, 225, 234, 239, 248, 256, 267, 303, 305 y 320. <http://www.cervantesvirtual.com/obra/el-segundo-viaje-colombino-0/>

<sup>50</sup> *Palermo* es el gentilicio con el que se autodenominan los naturales y vecinos de Palos; sin embargo, el diccionario de la RAE utiliza el término *palense*.

<sup>51</sup> GOULD, Alice B., pp. 65-69 y 158-160.

<sup>52</sup> Ordenanzas municipales de Palos de la Frontera, 1521-IX.

<sup>53</sup> *Ibid.*

<sup>54</sup> A.H.M.M. Escrituras Públicas (SS. PP.), 1575-76, 15 marzo de 1575, F. Pardo.

<sup>55</sup> Ordenanzas municipales de Palos de la Frontera, 1521, 11.

<sup>56</sup> GONZÁLEZ, Antonio, *Moguer en la Baja...*, op. cit., p.198.

<sup>57</sup> Ordenanzas municipales de Palos de la Frontera, 1521-XI.

<sup>58</sup> JIMÉNEZ, Alfonso. *Huelva monumental, Monumentos Nacionales*, tomo I, Huelva, Delegación Provincial del Ministerio de Cultura, 1980, p. 67.

<sup>59</sup> A.H.M.M., SS.PP., 1627-1633, 30 de septiembre, 1627. Francisco Pérez.

<sup>60</sup> BARCO Y GASCA, Antonio Jacobo. *Disertación histórico-geográfica sobre reducir la antigua Onuba a la villa de Huelva*. Sevilla, Imp. Joseph Padrino, 1755.

<sup>61</sup> MORA NEGRO, Juan de. *Huelva Ilustrada. Breve historia de la antigua y noble villa de Huelva*. Sevilla, Imprenta del Dr. Don Geronymo de Castilla, 1762.

sus almenados muros, dando el conjunto cierta imagen de edificio militar.<sup>62</sup> Tanto el castillo como la iglesia debieron servir de defensa para la población y, especialmente, para proteger al puerto, verdadero motor económico del que dependía la subsistencia de la villa.

En torno al núcleo constituido por la iglesia y el castillo, se construyeron las casas de los primeros repobladores. La villa adoptó una estructura de poblamiento circular o cónico, con dos calles principales: la que circunvalaba al castillo y la que se dirigía a la iglesia. Pero esta estructuración debió modificarse poco después. A medida que creció el número de habitantes de la villa, las actividades económicas de éstos determinaron una expansión orgánica del núcleo primigenio hacia la ribera del Tinto y los campos de cultivo. Durante todo el siglo xv y primera mitad del xvi, la calle principal fue la de la Ribera, debido al auge del comercio y de la pesca en esa época, que coincidió con el máximo desarrollo demográfico y económico de la villa. Se podría afirmar que el nuevo centro de Palos era su puerto, enclavado en el canal que lleva su nombre, «donde el Tinto adquiere ya cerca de medio cuarto de legua de extensión, como disponiéndose a entrar dignamente en el Océano», como decía Amador de los Ríos. Su alota fue de las más importantes de la zona y frecuentada por marinos de diversos países.<sup>63</sup> Al mismo tiempo, se desarrollaba un conjunto radial de caminos rurales que llevaban a los campos de cultivo, y cuyo eje era la calle Rábida, por donde discurría el Camino Real que, desde Sevilla, conducía al famoso convento franciscano. Esta calle llegó a ser la principal, desbancando a la de la Ribera, a partir de la segunda mitad del siglo xvi, cuando se produjo la decadencia de las actividades marítimas y, por tanto, de Palos.

El histórico puerto, hoy prácticamente desaparecido, aunque mejor conocido por los estudios de que ha sido objeto por el Departamento de Geofísica Aplicada de la Escuela Técnica Superior de Ingenieros de Minas de Madrid y por el Área de Arqueología de la Universidad de Huelva, estaba ubicado en el curso inferior del río Tinto, llamado en esta zona Canal de Palos, a unos cuatro kilómetros de su desembocadura en el Atlántico y confluencia con el Odiel, donde, por influencia de las mareas, se han creado estuarios que albergan, desde hace siglos, excelentes puertos.

Debió de surgir de forma coetánea al crecimiento de la propia villa. En sus inicios sería solo un fondeadero para pequeñas naves dedicadas, casi exclusivamente, a la pesca en playas y esteros, y a ocasionales transacciones comerciales de abastecimiento de la reducida población. Actualmente, cuando se habla del puerto de Palos suele pensarse en un muelle, influidos tal vez

<sup>62</sup> AMADOR DE LOS RÍOS, Rodrigo, *Huelva*, Barcelona, Establecimiento Tipográfico de Daniel Cortezo, 1891, p. 319.

<sup>63</sup> LADERO QUESADA, Miguel Ángel. «Palos en vísperas del Descubrimiento», *op. cit.*, GONZÁLEZ GÓMEZ, Antonio. «Las Ordenanzas Municipales de Palos de la Frontera (1484-1521)», *Historia. Instituciones. Documentos*, 3 (1976), pp. 247-280.

por la triste imagen del viejo muelle de la Calzadilla, que se construyó en una época muy posterior al descubrimiento de América. En las Ordenanzas Municipales de Palos (1484-1521), dedicadas en su mayoría a regular las actividades marítimas de la villa, no se utilizan los términos de puerto o muelle. Las carabelas palermas «aportaban a la ribera», donde se descargaban las mercancías y se procedía a la subasta o «almoneda» del pescado. Es decir, las actividades portuarias no se concentraban en un punto, sino que se repartían a lo largo de la orilla del Tinto, lo que, obviamente, es más lógico teniendo en cuenta el volumen de naves y mercancías, relativamente elevado, que debían atender. Porque, a pesar de que Palos poseía una extensa línea litoral que abarcaba toda la fachada atlántica desde la desembocadura del Tinto hasta el Río de Oro, lindante con el término de Almonte, donde se integran las playas de Julián, Morla y Mazagón, las características de esta costa de configuración rectilínea, con abundante arena y expuesta a los vientos, la descalificaban para el asentamiento humano y el establecimiento de un puerto estable. En cambio, el río Tinto ofrecía magníficas condiciones para la creación de un puerto interior o fluvial: fácil acceso al mar y resguardo contra los vientos y ataques piráticos, principales inconvenientes de los puertos marítimos. La existencia, además, de marismas con laberínticos canales, acentuaban su carácter de refugio para los navíos.

Progresivamente, el río se convirtió en la principal vía de comunicación para los palermos, y el puerto en el eje de sus relaciones con las otras villas de la comarca. Esta orientación marítima modificó la estructura de poblamiento cónico que, alrededor de la iglesia y el castillo, se había desarrollado desde la fundación. La calle de la Ribera, que unía el núcleo del pueblo con el área portuaria se convirtió en la arteria principal de la localidad, y el puerto en el auténtico corazón de la economía palerma.

A partir del primer tercio del siglo xv el puerto de Palos experimentó un auge continuo que rebasó el estrecho marco comarcal alcanzando dimensiones internacionales, como lo atestigua el hecho de que naves inglesas, bretonas, flamencas e italianas fondearan en sus aguas con cierta frecuencia. En vísperas del descubrimiento de América toda la ribera comprendida entre los actuales muelles de Palos y La Rábida debió de ser testigo de las actividades portuarias de la villa. Las carabelas anclaban en el centro del río, donde la profundidad era suficiente para sus calados, y pagaban por ello los derechos de anclaje correspondientes. Desde ellas, barcas y chinchorros cargaban o descargaban las mercancías «amarrando en la ribera». Por otra parte, a través del estero, actualmente seco, que conectaba con la ría, los marinos podían llegar a un embarcadero situado junto a la Fontanilla, en el núcleo de la población. Y era utilizado, sobre todo, por los vecinos del lugar, ya que los marinos de otras zonas se aposentaban en las instalaciones de la ribera, fuera del casco urbano.

La principal instalación del puerto era la alota, un edificio para bodegones y almacén cerca de la orilla del Tinto. Era en este bodegón de la alota

donde se procedía al registro de las mercancías que llegaban a la villa por mar, y también era el lugar donde se subastaba el pescado. En la alota palerma se contrataban las pesquerías de buena parte de la comarca, e, incluso, dos palermos, Juan Venegas y Pedro Alonso Cansino, se encargaban de conceder licencias para pescar en aguas atlánticoafricanas, en la zona comprendida entre el Cabo Bojador y el Río de Oro, que tenían arrendada a los Reyes Católicos.<sup>64</sup>

La alota, propiedad señorial, era además arrendada como mesón o posada para marinos forasteros. El arrendador del bodegón de la alota se comprometía a conservar el edificio y «las dos chozas que tiene fuera, la fuente y el horno». Asimismo, se obligaba dicho arrendador a estar siempre suficientemente provisto de pan, vino, carne, fruta, sal y otros productos alimenticios para servir a sus huéspedes, cuyo número debió de ser considerable, nunca inferior a un centenar, considerando el volumen del tráfico de embarcaciones foráneas.

La alota desempeñaba también una función fiscal, al ser utilizada como aduana. Era monopolio señorial, arrendándose a particulares, «por los tercios de cada año en fin de abril e de agosto e de septiembre», en régimen de mesón o posada para marinos forasteros. En 1503 los señores ingresaron apenas seis mil seiscientos maravedíes en concepto de renta de la alota y sus bodegones. Pero no debemos olvidar que, por esa fecha, ya se patentizaba la decadencia de las actividades marítimas en Palos, agravada aún más tras la creación de la alota onubense, por lo que dicha renta, según el profesor Ladero, debió de superar los ocenta mil maravedíes pocos años antes, cuando el puerto palermo aún mantenía su pujanza.<sup>65</sup>

El astillero situado en el puerto de Palos formaba parte importante de la infraestructura portuaria de la villa palerma. No obstante, Palos contaba con dos astilleros más en la costa: uno ubicado junto a la fuente de Villafriás y otro en un lugar indeterminado «do dizen Huesas» de las playas de Mazagón o Morla, donde los moguerños vendían sus vinos a los armadores de barcos que allí se encontraban.<sup>66</sup> La situación de estos astilleros en la costa, alejados del núcleo portuario, obedecía a la abundancia de pinos en esta zona.<sup>67</sup> En cambio, no existían estos árboles en la ribera, zona de marismas, y ello no fue un obstáculo para que se ubicase allí el principal astillero de la villa, como lo atestigua el tráfico habitual de maderas desde los pinares hasta el nú-

<sup>64</sup> A.G.S., Registro General del Sello (R.G.S.), 1490 – VIII, fol 116.

<sup>65</sup> LADERO QUESADA, Miguel Ángel. «Palos en vísperas del Descubrimiento», *op. cit.*, p. 487.

<sup>66</sup> A.G.S., Consejo Real, leg. 14, n.º 244. IZQUIERDO LABRADO, Julio. Palos de la Frontera en el Antiguo Régimen (1380-1830), Huelva, Excmo. Ayuntamiento de Palos de la Frontera, 1988, p.62.

<sup>67</sup> A.G.S., Consejo Real, leg. 14, fol 4. A.H.M.M., SS.PP, 1627-1633, 8 abril de 1629, Francisco Pérez.

cleo portuario.<sup>68</sup> Los astilleros palermos se desarrollaron a lo largo del siglo XV, a medida que la actividad pesquera se constituía en el principal recurso económico de la villa.<sup>69</sup>

Las ordenanzas municipales de Palos (1484-1488) reflejan claramente la importancia que en Palos se dio a la construcción, reparación y conservación de los navíos:

[...] por quanto el bien de la villa donde prozede todo el servicio que los señores puedan aver e rentas e intereses es de los navíos, donde no aviendo aquellos cesaría todo.<sup>70</sup>

Una representación del mismo encontramos en un croquis de Fray Ángel Ortega en el que aparece un dibujo de la fortaleza representada de forma rectangular, almenada y con cuatro torres en las esquinas.<sup>71</sup> Muy esquemáticamente se sitúa el embarcadero próximo a la Fontanilla e iglesia, mientras que el astillero lo sitúa más próximo al castillo.

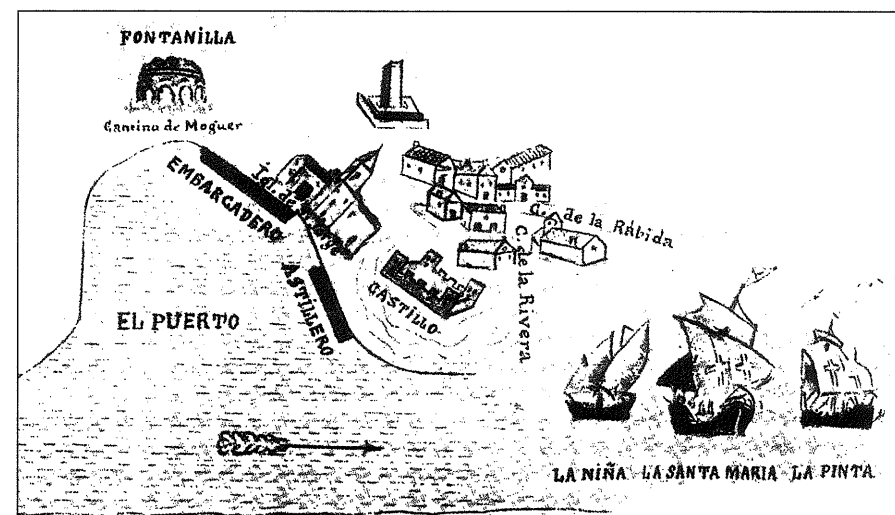


Figura 2. Croquis del puerto y villa de Palos. Fuente: Fray Ángel Ortega. *La Rábida. Historia documental y crítica*, Sevilla, Imprenta y Editorial de San Antonio 1925.

<sup>68</sup> A.G.S., R.G.S. 1491 – X, fol. 223.

<sup>69</sup> LADERO QUESADA, Miguel Ángel. «Palos en vísperas del Descubrimiento», *op. cit.*, p. 477.

<sup>70</sup> Ordenanzas Municipales de Palos de la Frontera, 1484-1488, VI-5.

<sup>71</sup> ORTEGA, Fray Ángel. *La Rábida. Historia documental y crítica*, Sevilla, Imprenta y Editorial de San Antonio, 1925.

## 6. Estatus socioeconómico de los oficios de construcción naval

La cualificación de los carpinteros de ribera y calafates de los puertos del estuario del río Tinto y de la costa onubense en general, así como la riqueza generada por las embarcaciones que construían, contribuyeron a que se encontraran entre las profesiones más valoradas en esta zona suroccidental de Andalucía en los siglos XV y XVI. En efecto, así se aprecia si se realiza un análisis de los sueldos que obtenían por sus trabajos, pues se hallaban entre los más elevados que se acostumbraban a pagar a los diferentes oficios. A modo de ejemplo, si se comparan los salarios cuantificados en el segundo viaje colombino se observa que los carpinteros de navíos y los calafates cobraban mil maravedís al mes<sup>72</sup> (33,33 maravedís diarios); por cierto, más que un contraestre (16,66 maravedís diarios), y más que profesiones tan relevantes como la de contador (31 maravedís diarios) y escribano (31 maravedís diarios) e igual importe que el recibido por un marinero o un herrero —esta última también se trataba de una profesión vinculada a la construcción naval—. Si atendemos a los datos proporcionados por el *Libro de cuenta del gasto de la Armada* que estuvo al mando del gobernador Pedrarias Dávila, se constata que los emolumentos recibidos por los calafates en las primeras décadas del siglo XVI ascendieron como lógica consecuencia del crecimiento de la demanda y, por ende, del florecimiento de la construcción de embarcaciones destinadas a la Carrera de Indias; no en vano, los maestros de este oficio que repararon la nao *Santa María de la Victoria* en el puerto de Saltés en 1513 cobraron dos reales diarios (68 maravedís) y sus «mozos» un real y medio por ejecutar esta tarea.<sup>73</sup> Sin duda, era un salario muy semejante al que le supuso a un carpintero de ribera que trabajaba en Sevilla llevar a cabo la obra de un barco de ventisiete codos durante cuatro meses por un precio de ocho mil maravedís<sup>74</sup> (66,7 maravedís diarios). Ciertamente, la valoración socioeconómica de la labor de los maestros carpinteros se había elevado sustancialmente a lo largo de la segunda mitad del siglo XV si se toma como referencia un contrato realizado en Sevilla en 1441 para la construcción de un barco de venticuatro codos a fabricar en el plazo de dos meses por un importe de 1.450 maravedís,<sup>75</sup> pues la media de la cuantía del sueldo diario era de 24,16 maravedís. Si se avanza cronológicamente en el análisis de estos oficios se advierte que a mediados del siglo XVIII conservaban el estatus que

<sup>72</sup> Según datos referentes a sueldos publicados en la tesis doctoral de María Montserrat León mencionada anteriormente. *Ibid.*, p. 165.

<sup>73</sup> A.G.I., Contratación, leg. 3253, L.1. Por su parte, el estudio sobre esta expedición ofrece una media de 80 maravedís al día en el caso de los maestros calafates y carpinteros de ribera, y entre 15 y 51 maravedís diarios a mozos y ayudantes de estos oficios. *Vid.* MENA GARCÍA, María del Carmen. *Sevilla y las flotas de Indias. La Gran Armada de Castilla del Oro (1513-1514)*, Sevilla, Universidad de Sevilla, 1988, p. 311.

<sup>74</sup> OTTE, Enrique. *op. cit.*, p. 86.

<sup>75</sup> *Ibid.*

los había instalado entre la aristocracia artesanal de las poblaciones costeras; en concreto, las respuestas generales del Catastro de Ensenada fijaban el salario de los maestros carpinteros de ribera y calafates en doce reales (Ayamonte<sup>76</sup> y Cartaya<sup>77</sup>), nueve (Moguer<sup>78</sup>) y entre diez y siete reales en Huelva; por su parte, los maestros de otras profesiones como los zapateros, albañiles, carpinteros de lo blanco o de lo prieto, herreros, cerrajeros, esparteros, barberos, sastres, herradores, pintores, silleros, curtidores, tejedores de lienzos, estereros, sombrereros, peluqueros, alfareros, y caldereros oscilaban —según la localidad y la actividad concreta— entre un mínimo de tres reales y un máximo en torno a los siete reales. Solamente se aproximaban a esta élite de la arquitectura naval, a modo de excepción, algunos oficios relacionados con el aprovisionamiento de toneles o de madera para los barcos; es el caso de los aserradores de Moguer (siete reales diarios) y de los toneleros de Huelva (diez reales). Ni siquiera los patrones de embarcaciones que tenían la responsabilidad de sus respectivas tripulaciones y que asumían los riesgos y peligros del mar superaban los seis reales diarios, tal como sucedía en San Juan del Puerto<sup>79</sup> y Moguer; por supuesto, la marinería matriculada se encontraba en niveles de estatus socioeconómico inferior, pues disponía de un salario en torno a los tres o cuatro reales. Por último, tampoco los oficios de cordoneros o esparteros sobrepasaban el sueldo de cuatro o cinco reales, a pesar de encontrarse directamente relacionados con las actividades marítimas mediante sus respectivas labores encaminadas a dotar a las naves de los aparejos necesarios para la navegación (cuerdas, jarcias de cáñamo, cabos de fondeo de esparto, entre otras manufacturas).

También en los astilleros de Palos, los carpinteros de ribera y los calafates fueron los artesanos mejor considerados de aquella época, ya que construían embarcaciones, sobre todo carabelas, cuya calidad dio tanta fama a la villa como las actividades marítimas que desarrollaron. En torno al astillero, toda una gama de oficios relacionados con las actividades náuticas, demuestran un alto grado de especialización en el sector.<sup>80</sup>

La presencia de carpinteros de ribera en Palos aparece constatada desde la segunda mitad del siglo XV. El auge marítimo de la villa requería los servicios de buenos profesionales capaces de construir o reparar los navíos. En las ordenanzas municipales de 1484 se mandaba construir ocho o más carabelas, lo que implica una notable capacidad de producción y una experta mano de obra.<sup>81</sup> Estos artesanos gozaron de una buena posición económica y un prestigio social acorde con la importancia de sus actividades. En concreto, uno

<sup>76</sup> A.G.S., CE, RG, leg. 560.

<sup>77</sup> A.G.S., CE, RG, leg. 561.

<sup>78</sup> A.G.S., CE, RG, leg. 562.

<sup>79</sup> A.G.S., CE, RG, leg. 563.

<sup>80</sup> ORTEGA, fray Ángel, *La Rábida...*, p. 326.

<sup>81</sup> Ordenanzas Municipales de Palos de la Frontera, 1484-1488, VI-5.

de los carpinteros palermos que gozó de mayor estima y reconocimiento profesional en su época fue Diego Prieto, a quien don Pedro Portocarrero, señor de Moguer, encargó en 1491 la construcción de una carabela «que aviase de azer en el puerto» de Palos.<sup>82</sup>

La fama de los carpinteros perduró mucho más que las actividades marítimas de Palos. Todavía en 1629, Martín Gómez, natural de Palos, fue contratado como carpintero de ribera por un vecino de Sevilla, para que le construyera un barco de treinta codos de quilla por ochocientos cincuenta reales, en el sitio de Villafriás, término de Palos, donde se le proporcionarían clavos y maderas suficientes.<sup>83</sup> Incluso, tenemos noticia de un vecino del Puerto de Santa María que, a finales del siglo XVIII, cuando ya estaba prácticamente arruinado el puerto de Palos, encargó la construcción de un navío al carpintero palermo Antonio de Mora.<sup>84</sup> Ciertamente, la fama de estos artesanos perduró pese a la decadencia de la villa.

## 7. El abastecimiento de madera

Sin duda, el aprovisionamiento de la madera era una cuestión básica para facilitar la construcción o reparación de las embarcaciones utilizadas en los descubrimientos; de ello fueron conscientes desde un principio tanto la Corona como Cristóbal Colón, pues queda registro de este interés evidente en una provisión otorgada en Granada por los Reyes Católicos el 30 de abril de 1492, durante la preparación de la primera travesía atlántica, en la que se instaba a los habitantes de los puertos del entorno a proporcionarle al Almirante toda la madera que fuese necesaria para armar las tres naves descubridoras a «precios razonables».<sup>85</sup>

Ciertamente, en los astilleros de Palos de la Frontera y de la costa de Huelva, en general, se utilizó, básicamente, la madera del país, en especial la de pino, que si bien carece de elasticidad, tiene un alto índice de resistencia a la humedad, gracias a su elevado contenido en resina; a ella se unía en menor medida la procedente de alcornoques y encinas. Precisamente, la situación de los astilleros de Villafriás y de Mazagón, alejados del núcleo portuario de Palos, obedecía a la abundancia de pinos en esta zona;<sup>86</sup> no obstante, este condicionante de cercanía a la materia prima no fue un obstáculo para que el principal centro constructor de barcos se localizara junto al núcleo urbano de la villa. De este modo, aunque escaseaban los árboles en la ribera y en las marismas

<sup>82</sup> A.G.S., R.G.S. 1491-X, fol. 223.

<sup>83</sup> A.H.M.M., SS.PP., 1627-33, 8 de abril de 1629, F. Pérez.

<sup>84</sup> AHMM, SS.PP. 1778-85, 29 de enero de 1785. A. Fernández.

<sup>85</sup> A.G.I., Patronato, leg. 295, n. 4.

<sup>86</sup> A.G.S., Consejo Real, leg. 14, fol. 4. AHMM., SS.PP. 1627-1633. 8 de abril de 1629, F. Pérez. En IZQUIERDO LABRADO, Julio. *Palos en el Antiguo Régimen...*, op. cit., p.62.

se ha atestiguado el tráfico habitual de maderas desde los pinares hasta la zona portuaria de esta localidad.<sup>87</sup> A este respecto, la necesidad de los pinares para obtener la materia prima requerida en los astilleros, motivó que fueran celosamente protegidos por las ordenanzas municipales de Palos, ya que lo exiguo del término palermo limitaba considerablemente la producción maderera:

[...] e por quanto los dichos navíos faser no se podrían, ni así mismo reparar los que oy día están, si el pinar de la dicha villa non es guardado, mandan los dichos señores que los dichos pinares sean guardados de gran guarda [...] <sup>88</sup>

Con todo, la medida de protección de la masa arbórea no fue suficiente para aprovisionar a la intensa demanda constructora de carabelas documentada en Palos en la época del descubrimiento de América; por ello, con relativa frecuencia sus habitantes tuvieron que recurrir, para obtener la madera, a los bosques moguerños, lo que provocó no pocos conflictos, tal como se describen en el siguiente documento conservado en el Archivo General de Simancas:

[...] que ciertos días e meses del año próximo pasado de quinientos e seys e de los otros años antepasados deste presente año, muchos vecinos de la villa de Palos han entrado e entran dentro delos términos de la dicha villa de Moguer escondidamente a cortar e talar e han cortado e talado e arrancado e aserrado de día e de noche, porque no sean sentidos, muchos pinos e alcornoques e chaparros e los han llevado a la dicha villa de Palos.<sup>89</sup>

Por otra parte, es posible que la calidad de los pinos de Moguer también contribuyera a que los palermos se decidieran a introducirse en las tierras del pueblo limítrofe; precisamente, a las excelentes cualidades del pino moguerño para la construcción de navíos se refería, varios siglos después, en 1785, el cura de su parroquia en su informe para el diccionario de Tomás López:

Y las dos partes de él (término municipal) al sur, naturalmente hábiles para criar pinos de buena calidad, ya por su altura y robustez, ya por los pocos nudos, que los hacen apreciables para forros de navíos y otras cosas de esta idea.<sup>90</sup>

De todas formas, la práctica de aprovisionarse de madera en el término municipal vecino se observa también entre los habitantes de Moguer; en este sentido, los guardas de Palos apresaron en 1506 a Francisco Triana —vecino de Moguer y maestre de una carabela— cuando cortaba madera en los pina-

<sup>87</sup> A.G.S., Registro General del Sello, 1491 X, fol. 223.

<sup>88</sup> A.G.S., Consejo Real, leg. 14, n.º 244. IZQUIERDO LABRADO, Julio. *Palos en el Antiguo Régimen...*, op. cit., p.62.

<sup>89</sup> A.G.S., Consejo Real, leg. 14, fol. 4.

<sup>90</sup> *Los pueblos de Huelva en el siglo XVIII. Según el diccionario del geógrafo real D. Tomás López*, ed. de J. E. Ruíz González, Huelva, Diputación Provincial de Huelva, 1999, p. 201.

res para reparar un navío que ordenó fletar don Pedro Portocarrero con el fin de «proveer esta villa de trigo».<sup>91</sup>

Sean como fueren los litigios entre los habitantes de ambas localidades, lo cierto es que el conjunto de los astilleros de la costa disponían de terrenos forestales en zonas próximas al litoral de la provincia de Huelva y al estuario del río Tinto, donde surtían sus principales necesidades, tanto de madera de pino como de alcornoques y encinas. En este sentido, el manejo de las diversas fuentes documentales investigadas y de las referencias bibliográficas nos ha permitido confeccionar dos mapas de localización de la masa arbórea que nutría la actividad constructiva en los siglos XV y XVI, que han sido elaborados en función de la tipología de la materia prima:

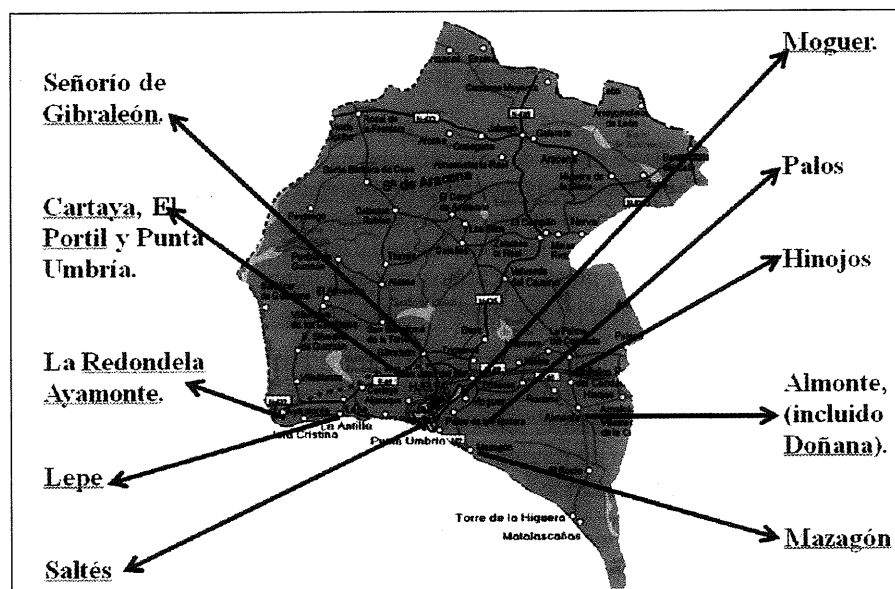


Figura 3. Mapa con la localización de la madera de pino en torno a los astilleros de la costa de Huelva y del estuario del río Tinto (elaboración propia).

Con todo, a pesar de las diversas posibilidades de abastecimiento que ofrecían los montes y las áreas forestales de esta zona suroccidental de Andalucía, se observa que, al menos, en el siglo XVI existió un flujo mercantil procedente de Galicia y de algunos puertos cantábricos que colaboraron en el aprovisionamiento de madera; en este sentido, era especialmente valorada la materia prima extraída de los bosques de haya del norte de la Península

<sup>91</sup> GONZÁLEZ GÓMEZ, Antonio. *Moguer en la Baja Edad Media...*, op. cit., p. 94.

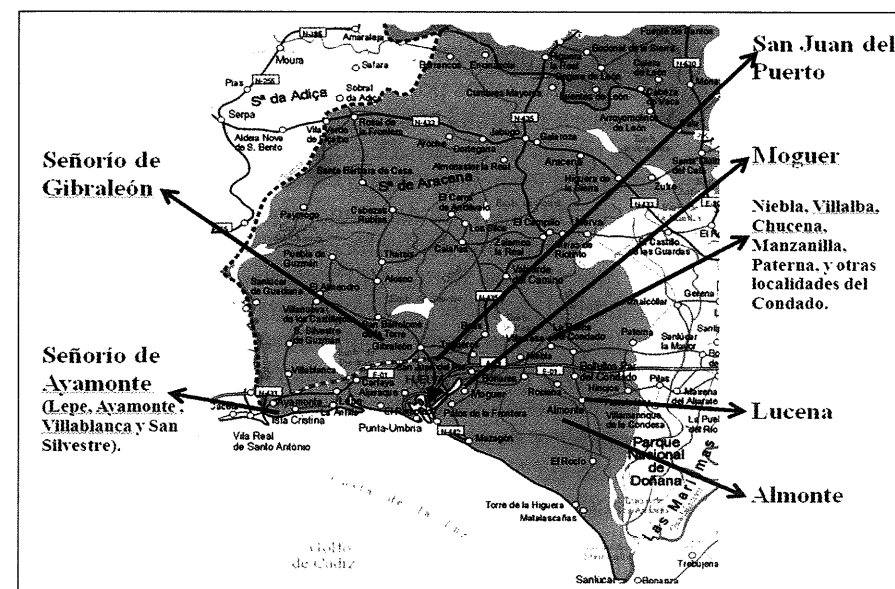


Figura 4. Situación geográfica de la madera de alcornoque y encina en el entorno de los astilleros del litoral de la provincia de Huelva (elaboración propia).

Ibérica, siendo transportada hasta la costa de Huelva de forma que, con frecuencia, llegaba incluso manufacturada en forma de remos.<sup>92</sup> En concreto, se ha documentado que los fletes madereros que partían desde las costas gallegas tuvieron como destino los puertos de Huelva, Palos, Saltés, San Juan del Puerto, Ayamonte, Lepe, San Miguel de Arca de Buey y Moguer,<sup>93</sup> entre otros lugares.<sup>94</sup>

<sup>92</sup> A modo de muestra, Jácome García —maestre del navío San Miguel— fletado por mercaderes de Santander partió de Baiona en octubre de 1586 llevando doscientos cincuenta remos para descargarlos en los puertos de Ayamonte, Huelva, Jerez, Puerto de Santa María y Cádiz. JUEGA PUIG, Juan. op. cit., p. 244.

<sup>93</sup> Las ordenanzas municipales de Moguer aprobadas por don Juan de Portocarrero el 1 de octubre de 1538 explicitan la importación de madera gallega al regular las características que se le debían exigir; así se expresa en el título 190: «Otrosí, que el dicho Consejo nombre y señale un veedor, el qual aparte la madera que viniere de Galicia, la qual sea desta forma: —la viga de largo tenga veynte e cinco pies. —la terçada dies y nueve arriba. —la media viga de quinze pies arriba. —el pontón de dies y nueve pies arriba. —el terçado de quinze pies arriba. —el medio pontón de dose pies arriba. —el agujero de catorze pies arriba. Lo qual a de tener de anchura e gordura e su razón. Y si de otra forma fuere, que no valga la venta que así fuere fecha, y pague el vendedor duzientos maravedís por cada ves repartidos, según dicho es. Y primero que la vendan llamen al dicho vehedor para que la aparte, so la dicha pena». *Las ordenanzas de Moguer (1538)*, ed. de M<sup>a</sup> L. Pardo Rodríguez, Sevilla, Fundación El Monte, 2003, p. 98.

<sup>94</sup> JUEGA PUIG, Juan. op. cit., pp. 417 y 638.

Por otra parte, se advierte que el litoral onubense no solo fue un centro de descarga de navíos fletados con productos forestales, sino que también algunos bosques o montes fueron utilizados por la Casa Ducal de Medina Sidonia como proveedores de madera para sus atarazanas, principalmente aquellos que se encontraban en las tierras de su jurisdicción en el Condado de Niebla. Como muestra de esta práctica Francisco García —barquero y vecino de San Juan del Puerto— llevó en 1595 un flete de ciento ventiséis piezas desde el vado de Mari Suárez hasta el astillero de Sanlúcar de Barrameda;<sup>95</sup> de igual modo, se ha constatado que algunas barcas utilizadas en las almadrabas se elaboraban en esta última localidad con madera cortada en el bosque de Las Rocinas (Doñana). En cualquier caso, este circuito de abastecimiento de materia prima a la industria naval gaditana se prolongaría hasta el siglo XVIII, pues se han registrado en esta centuria diversos testimonios que indican un importante trasvase de maderas desde las tierras de los señoríos de la provincia de Huelva (Condado de Niebla, Marquesado de Gibraleón, señorío de Moguer, entre otros lugares) hasta los puertos de la Bahía de Cádiz,<sup>96</sup> preferentemente al Arsenal de la Carraca con objeto de ser empleada en la construcción de los «reales bajeles». Sobre las consecuencias negativas que tuvo en la masa forestal este modelo de aprovisionamiento daba cuenta el padre Gil en 1794, al mismo tiempo que manifestaba su pesar y el de los vecinos de la zona:

Conservan Almonte y Moguer algunos pinares, pero no tantos como podían tener, y los que tienen descuidados, y no guardados ni conservados, ni menos aumentados por su cercanía al arsenal de la Carraca, y a los embarcaderos, y necesidad que para su construcción tienen de estas maderas los demás puertos de Andalucía: circunstancia, que hace las busquen y paguen a precios de consideración [...] Si desde el Condado de Niebla corremos el espacio que se extiende hasta el Guadalquivir, no hallaremos más que vestigios de las dehesas comunes de alcornoques y encinares que en otros tiempos en Villalba, Chucena, Manzanilla, Paterna, Aznalcázar, y demás pueblos de este partido en cuyos términos se observa también con dolor [...] De este modo, aunque la carpintería de ribera se mantuvo activa, como se ha podido comprobar, en diferentes localidades de la costa onubense durante el siglo XVIII; sin embargo, sus puertos pasaron de ser centros importadores que demandaban madera para la construcción naval a núcleos exportadores de esta materia prima hacia otros puertos andaluces vinculados a la Armada y a la Carrera de Indias.

<sup>95</sup> GARCÍA GARCÍA, Francisco. *Doñana en su historia. Cuatro siglos entre la explotación y la conservación bajo la posesión de la Casa de los Guzmanes*, Madrid, Organismo Autónomo Parques Nacionales-Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, 2014, p. 231.

<sup>96</sup> *Los pueblos de Huelva en el siglo XVIII...*, op. cit., pp. 155-156, 171-172 y 211.

<sup>97</sup> GIL, Manuel. *Plan de nueva ordenanza de montes. Memoria compuesta de orden de la Sociedad Patriótica de Sevilla*, Madrid, Imprenta de Sancha, 1794, p. 27.

## 8. Barcos de Palos de la Frontera y otros puertos del Tinto en las expediciones descubridoras

La embarcación que con mayor frecuencia se construyó en los astilleros palermos, a lo largo del siglo XV, fue la carabela. La carabela era un tipo de navío, de escaso calado y velas latinas, que se ajustaba perfectamente a las actividades de los marinos palermos, ya que era muy adecuada para navegar a lo largo de la costa, para remontar ríos y avanzar contra el viento, sobre todo al regreso de Guinea.<sup>98</sup> La carabela se conocía ya en la comarca a mediados del siglo XV, cuando los marineros del Tinto-Odiel la copiaron de los portugueses. No obstante, la «carabela andaluza», tipo que se construyó en Palos, aunque se tomó el modelo de los portugueses, presentaba diferencias respecto a la lusitana [un casco angosto, la popa bastarda, el timón a la navarina, tolda y aparejo redondo con cebadera y mesana latina].<sup>99</sup> La capacidad media de las carabelas palermas era de unos cuarenta toneles.<sup>100</sup> También la construcción de embarcaciones menores, destinadas a la pesca en los esteros, debió de ser importante en la producción naval.

Es muy difícil cuantificar de manera exacta el número de embarcaciones que componían la flota palerma en la segunda mitad del siglo XV. Si tenemos en cuenta que, en 1484, el Concejo de Palos ordenó la construcción de, al menos, ocho carabelas; así decían las ordenanzas: «por quanto son informados no haber en la dicha villa los navíos que son menester según la gente que en ella ay»<sup>101</sup> y considerando que esta población marinera desocupada podía oscilar entre un 15% y un 20% del total de la población activa, ello implica que Palos contaría con no menos de cincuenta carabelas y/o navíos más un número indeterminado de embarcaciones más pequeñas.<sup>102</sup>

Entre 1476 y 1496 los astilleros andaluces construyeron el 45% de las carabelas de la Península Ibérica, según la tabla que reproducimos a continuación, y buena parte de ellas surgieron de los carpinteros de ribera de la comarca del Tinto-Odiel. A tenor de la comparación tipológica de los barcos españoles en tiempos del descubrimiento, realizada por Casado Soto, se concluye que la carabela se había impuesto en las navegaciones atlánticas y que Andalucía, sobre todo la comarca onubense, construía más del doble que Portugal y la costa cantábrica.

<sup>98</sup> MORALES PADRÓN, Francisco. *Fisonomía de la conquista indiana*, Sevilla, 1955, p. 39.

<sup>99</sup> *Ibid.*

<sup>100</sup> Ordenanzas municipales de Palos de la Frontera, 1488-VI, 3.

<sup>101</sup> Ordenanzas citadas, 1484-1488.

<sup>102</sup> IZQUIERDO LABRADO, Julio. *Palos de la Frontera en...*, op. cit.

TABLA 2  
**PORCENTAJE DEL TIPO DE BARCOS Y SU ORIGEN**  
**(SEGÚN EL REGISTRO GENERAL DEL SELLO, 1476-1496)<sup>103</sup>**

| ORIGEN GEOGRÁFICO | Carracas | Naos | Navíos | Carabelas |
|-------------------|----------|------|--------|-----------|
| Norte             | –        | 10   | 4      | 3         |
| Cantábrico        | 9        | 67   | 44     | 21        |
| Portugal          | –        | 2    | 4      | 19        |
| Andalucía         | –        | 6    | 24     | 45        |
| Mediterráneo      | 91       | 15   | 24     | 12        |

Fuente: José Luis Casado Soto. «Los barcos del Atlántico ibérico en el siglo de los descubrimientos: aproximación a la definición de su perfil tipológico».

La Corona conocía la calidad de la construcción de carabelas en Palos. De hecho, se observa claramente desde las primeras conversaciones de Colón con los Reyes Católicos como todos ellos querían implicar a los palermos en la empresa, por la cualificación de sus expertos navegantes y también la calidad de sus naves. Para conseguirlo se valieron de una real provisión, que les requería una compensación por ciertos «deservicios» por los que fueron condenados en 1486:

Don Fernando e Doña Ysabel por la gracia de dios Rey e Reyna [...] A vos, Diego Rodríguez Prieto, e a todas las otras personas vuestros compañeros e otros vezinos de la villa de Palos e a cada uno de vos, salud e gracia. Vien sabedes como por algunas cosas fechas e cometidas por vosotros en desserbicio nuestro, por los del nuestro Consejo fuistes condenados a que fuésedes obligados a nos serbir dos meses con dos carabelas armadas [...] Por ende Nos vos mandamos [...], tengáis aderesçadas e prestas a punto las dichas dos carabelas armadas como soys obligados por virtud de la dicha sentencia, para partir con el dicho Christóval Colón donde nos le mandamos yr [...].<sup>104</sup>

Los palermos, como no podía ser de otra forma, acataron la orden, pero entregaron a Colón las peores naves que tenían, pues nada les obligaba a que fueran las mejores que, por otra parte, necesitaban para ganarse el sustento de sus familias pescando y comerciando. Colón supo de inmediato que con esas naves difícilmente llegaría hasta Canarias, por lo que, nuevamente desesperado, acude otra vez al Convento de La Rábida pidiendo la ayuda de fray

Juan Pérez. El franciscano le remitió a Martín Alonso Pinzón, el líder natural de toda la marinería de la comarca. Si lograban convencerle de participar en la empresa, solucionarían el problema de los barcos y las tripulaciones. En caso contrario, las mismísimas capitulaciones de los Reyes Católicos serían papel mojado.

Pinzón se hallaba entonces en Roma, donde al parecer había llevado un cargamento de sardinas, por lo que Colón tuvo que esperarlo hasta bien entrado el mes de junio. Se entrevistaron en la casa del capitán palermo y, según su hijo Juan Martín Pinzón, Colón prometió repartir con Martín Alonso los beneficios de la empresa «como un hermano». Pinzón sabía que, tras lo pactado con Portugal en Alcáçovas, Palos estaba abocado a la ruina si no conseguían pronto nuevos caladeros y zonas donde comerciar. Desde ese momento, Martín Alonso fue casa por casa animando a enrolarse a sus parientes y amigos de toda la comarca, los mejores marinos con los que Colón habría podido contar. Invirtió también medio millón de maravedíes en la empresa de su propia hacienda y, en cuanto a las naves, desechó las embargadas por Colón y eligió las carabelas *Pinta* y *Niña* que eran nuevas y cuyas virtudes conocía bien porque las había alquilado para algunos de sus viajes.

Efectivamente, las carabelas de la comarca demostraron su valía con creces. La *Pinta* siempre fue delante, pues era la más velera, marcando el rumbo y teniendo en numerosas ocasiones que esperar a la nao *Santa María*, demasiado pesada y lenta. Algo que Pinzón ya advirtió a Colón cuando la contrató en el Puerto de Santa María a su propietario Juan de la Cosa. No obstante, parece que el futuro Almirante quiso una nao *Capitana* con prestancia, más atento a la apariencia que a la eficacia. Fue la única nave que no logró regresar, ya que embarrancó en unos bajos de arena aquella Noche Buena. En cambio, desde *La Pinta*, Rodrigo de Triana fue el primero en divisar tierra, y la *Niña*, la más pequeña, realizó varios viajes más a América mostrando su eficacia y productividad. Así pues, triunfo total de las carabelas andaluzas construidas en los astilleros de la comarca del Tinto-Odiel.

Este éxito influyó en la dotación de embarcaciones a las armadas descubridoras. En la primera fase de los descubrimientos, los puertos del Tinto se constituyeron en unos de los principales enclaves que abastecieron de embarcaciones a las armadas que se organizaron con destino al Nuevo Mundo. Además de utilizar en el primer viaje colombino a *la Pinta* y *la Niña*, no podemos olvidar a la *Vicente Yáñez*, del menor de los Pinzón, una de las cuatro que llevó en el descubrimiento de Brasil, de cuarenta y siete toneladas, ni a la *Fraila*, con cincuenta toneladas, en el mismo viaje.

No cabe duda que los propietarios de carabelas de Palos y de Moguer suministraron embarcaciones para los primeros viajes descubridores. Así, en el segundo viaje colombino participó la embarcación *Caldera* o *Cardera*, propiedad de Diego Martín Caldero, de Palos. De igual modo, en un memorial enviado por Cristóbal Colón a los Reyes Católicos se menciona que una

<sup>103</sup> Fuente: CASADO SOTO, José Luis. «Los barcos del Atlántico ibérico en el siglo de los descubrimientos: aproximación a la definición de su perfil tipológico», en TORRES RAMÍREZ, Bibiano. *Andalucía, América y el mar: Actas de las IX Jornadas de Andalucía y América*, Universidad de Santa María de la Rábida, 1991, p. 128.

<sup>104</sup> Real provisión de los Reyes Católicos. Granada, 30 de Abril de 1492.

carabela denominada *Niña* y otra carabela de Palos se encontraban en la Isla Española antes del tercer viaje colombino, entre junio de 1496 y enero de 1498. También hace constar que en esa fecha la carabela *Niña* era la mitad de Colón y la otra mitad de los Reyes. Por otra parte, respecto a la segunda carabela, la propiedad era compartida entre una viuda de Palos y los monarcas.

Nos constan también las embarcaciones adquiridas en los puertos del Tinto para la armada de Castilla del Oro, (1513-1514), como la nao *Santa María de la Rábida*, comprada a Diego Rodríguez Prieto, vecino de Palos, «e sus consortes e vecinos de la villa de Palos», «con los masteles y velas y otros aparejos viejos que la dicha nao tenía[...]». La carabela latina *La Concepción*, comprada en la villa de Huelva a Juan de Herrera «con los masteles y velas y otros aparejos latinos viejos que la dicha caravela tenía[...]». La carabela latina *La Rosa de Nuestra Señora*, comprada a Diego Quintero de la Rosa, vecino de Palos, «con sus aparejos», cuyo propietario y sus dos hijos estuvieron realizando personalmente trabajos de reparación hasta que la entregaron. La nao *Santa María de la Victoria*, comprada a Francisco González en el puerto de Saltés «con sus aparejos usados y el mastel mayor quebrado». También la nao *San Cristóbal*, propiedad de Alonso Hernández Herbero, vecino de Palos. La carabela *Santa María de la Consolación*, comprada a Alonso Prieto y Fernán Pérez, vecinos de Palos, «nueva del primer viaje, de sesenta toneladas poco más o menos, con los aparejos». La nao *San Antón*, comprada a Gil Romero, vecino de Palos y Diego de Padilla, vecino de Triana, «sin árbol mayor y los aparejos viejos que la dicha nao tenía». Una nao *Santa María*, propiedad de Juan de Camargo, vecino de Palos. Algunas cuyo nombre no conocemos, como la nao propiedad de Alonso Gutiérrez, vecino de Palos, o la carabela propiedad de Martín Núñez, vecino de Palos.

Consta igualmente en el libro de cuentas de la Armada de Castilla del Oro, conservado en el Archivo General de Indias, que Vicente Yáñez Pinzón, como Piloto de Sus Altezas en la Casa de la Contratación, participó activamente en el proceso de adquisición de algunas embarcaciones; en concreto, compró otra carabela denominada *La Consolación* en Portugal, a Pedro López, almoraxarife de Lagos, «con sus aparejos y velas usadas». Por este «trabajo y costas» del viaje recibió 4.724 maravedís. En otro párrafo de la misma fuente queda constancia también de que se tomaron, por parte de los carpinteros que repararon la nao «guecha» *Santa María de La Rábida*, «cinco maderos de pinos luengos y nueve tablas grandes de las del Rey que están en las Atarazanas, que Juan Díaz de Solís entregó»,<sup>105</sup> y un año más tarde se aprovecharon otras seis docenas de tablas grandes de pino de Utrera.

A veces, aunque no conste el origen de una carabela, los apellidos de sus propietarios o tripulantes no dejan lugar a dudas: Quintero, Mafra, Martín y, sobre todo, Pinzón. Es el caso de Juan Martín Pinzón, uno de los cinco

<sup>105</sup> Real Cédula de 30 de septiembre de 1512. A.G.I., Indiferente General 419, libro IV, fol. 4v.

hijos legítimos del capitán de *La Pinta* y su esposa María Álvarez, y de su hijo, curiosamente llamado como su abuelo: Martín Alonso Pinzón, ambos marinos de la *Santa María de la Victoria*, cuando el joven era un muchacho y Juan Martín no pasaba de cuarenta años. En cuanto a Andrés Martín Pinzón, pariente muy próximo de los anteriores, su paso por la armada de Castilla del Oro fue fugaz, ya que se enroló el 27 de agosto de 1513 como contramaestre de la carabela *La Cabrita*, y un mes más tarde se le liquidaba por haber comunicado su intención de marcharse a los oficiales de la Casa de la Contratación.<sup>106</sup>

Pero los navíos onubenses no solo destacaron en sus expediciones allende los mares, sino que también fueron embarcaciones de la costa de Huelva las que posibilitaron el comercio marítimo desde el puerto de Sevilla a comienzos de la Edad Moderna; en este sentido, se han documentado, al menos ocho de Palos de la Frontera, cinco de Moguer, cuatro de Huelva, una de Lepe y otra de Cartaya. En cuanto a la tipología de estas embarcaciones de la costa de Huelva, pioneras en el comercio marítimo sevillano, se han contabilizado dos naos, tres carabelas, seis navíos y cuatro barcos. Algunos de ellos conseguidos por la modalidad de construcción de embarcaciones a partir del aprovechamiento de otros o, en su caso, comprando parte de las piezas. Así nos consta, por ejemplo, que un carpintero de ribera adquirió en 1521 el casco de una nao a un maestro de Palos, después de haber realizado navegaciones trasatlánticas y con objeto de reutilizarlo.

## 9. Cultura náutica en la comarca del Tinto-Odiel

Los puertos fluviales del Tinto-Odiel fueron algo más que unas instalaciones materiales, pues se constituyeron en lugares de encuentro de marinos, ideas y experiencias de muy distintas procedencias que fueron conformando de manera global una avanzada cultura náutica. En Palos se cultivaba la «astrología y cosmografía» y se dibujaban «cartas de marear».<sup>107</sup> El astillero de Palos debió de ser uno de los más destacados de la zona, como parece demostrarlo el hecho de que don Pedro Portocarrero, señor de Moguer, encargara a Diego Prieto, Alcalde Mayor de Palos, la construcción de una carabela «que aviase de azer en el puerto de esta dicha villa».<sup>108</sup> Incluso tenemos noticia de un vecino del Puerto de Santa María que, a finales del siglo XVIII, cuando ya

<sup>106</sup> A.G.I., Contratación, leg. 3253, fol. 148.

<sup>107</sup> ORTEGA, Fray Ángel. *La Rábida...*, tomo I, p. 327. FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, Martín. *Colección de los viages y descubrimientos que hicieron por mar los españoles desde fines del siglo XV: con varios documentos inéditos concernientes a la historia de la Marina castellana y de los establecimientos españoles en Indias*, tomo II, doc. II, Madrid, Imprenta Real, 1825.

<sup>108</sup> A.G.S., R.G.S., 1491-X, fol. 223.

estaba prácticamente arruinado el puerto de Palos, encargó la construcción de un navío al carpintero palermo Antonio de Mora.<sup>109</sup> Sin duda, el prestigio de estos artesanos permaneció en el tiempo a pesar del declive de la villa con posterioridad al descubrimiento de América.

Al respecto, son significativos los roces entre Colón y su «criado» Juan de la Cosa, reflejados en los Pleitos Colombinos, por haber mostrado este último algunos mapas del Almirante a ciertos vecinos de Palos, lo que hizo temer a don Cristóbal que se los copiaran.<sup>110</sup> Ello implica la capacidad de los marineros palermos para interpretar dichos mapas; pero los conocimientos de éstos no debieron estar sustentados sobre una base puramente teórica, sino que, lógicamente, fueron adquiridos por generaciones de navegantes de Palos en el Atlántico. Fue el fruto de esta experiencia lo que les hizo conocer el régimen de vientos y corrientes que imperaban al sur del Cabo Bojador,<sup>111</sup> convirtiéndolos en líderes de las más famosas expediciones a Guinea.

A los marineros palermos tuvieron que recurrir los capitanes de las armadas organizadas por los reyes, en los momentos difíciles, para encontrar tripulaciones adecuadas.<sup>112</sup> Se puede concluir, por tanto, que los navegantes de la comarca del Tinto-Odiel adquirieron muy pronto el nivel científico de sus maestros portugueses, que sin duda fueron los mejores nautas de la época. Un aprendizaje forjado en el enfrentamiento entre enemigos seculares, pero también en la cooperación entre marineros que se admiraban y respetaban como los más expertos en el arte de navegar, en la ciencia de la náutica. Pero Vázquez de la Frontera puede servirnos como un buen ejemplo, pues aún en su persona gran parte de lo dicho hasta ahora. Fue un hombre de dilatada experiencia en las cosas de la mar, había navegado como piloto en el «primer viaje de descubrimiento» del Infante don Enrique, allá por 1452, nada menos que cuarenta años antes que Colón, quien, según los testigos, lo buscaba cuando iba por la villa de Palos, ansioso de conocer los detalles de aquella expedición directamente de uno de sus más destacados protagonistas. Pero Vázquez, el viejo marino, era muy respetado en el puerto de Palos, así que su participación en los preámbulos del viaje colombino, advirtiendo a Martín Alonso Pinzón que no cometiera el error del capitán portugués Diego de Teive y que atravesara el «mar de yerbas», como llamaba al Mar de los Sargazos, nos lo presenta como la viva encarnación de la experiencia marítima palerma.<sup>113</sup>

<sup>109</sup> A.H.M.M., SS.PP. 1778-85, 29 de enero de 1785. A. Fernández.

<sup>110</sup> MURO Orejón, Antonio y otros. *Pleitos Colombinos*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1984, tomo VIII, respuesta X.

<sup>111</sup> SUÁREZ FERNÁNDEZ, Luis. *La España de los Reyes Católicos*, Madrid, 1968, p. 298.

<sup>112</sup> PÉREZ-EMBED, Florentino. *Los descubrimientos en el Atlántico y la rivalidad castellano portuguesa hasta el Tratado de Tordesillas*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1948, p. 196.

<sup>113</sup> MURO Orejón, Antonio (ed.). *Pleitos Colombinos*, tomo VIII, *op. cit.*, Advertencia preliminar de Morales Padrón y Pérez-Embid, p. XXV.

No podemos considerar, por tanto, a los marineros de la comarca como rudos hombres de mar sin conocimientos teóricos elevados, tanto en náutica como en la construcción de navíos, ya que esta hipótesis, mal fundamentada por Colón y sus apologetas, que intentaron concentrar todo el mérito de la empresa en el talento personal del Almirante, queda refutada por decenas de ejemplos de pericia y maestría. Solo un ingrato olvidaría la gran ayuda de Pero Vázquez, los hermanos Pinzón y los Niño.

La gran influencia de los marineros y las naves de la comarca del Tinto-Odiel se mantuvo durante toda la primera mitad del siglo XVI, hasta que la grandiosidad de la empresa exigió que muchos de ellos se trasladaran a Sevilla o al continente americano, provocando la crisis brutal de la villa de Palos. No obstante, sus navegantes culminaban en esos mismos años la influencia de la zona en los descubrimientos geográficos, con nombres tan relevantes como Juan Rodríguez Mafra, piloto de las naos Concepción y San Antonio en el viaje de Magallanes que completó Elcano con la primera vuelta al mundo; o como Juan Álvarez «el manquillo», destacado piloto de Cortés en la conquista de México, comandado por otro palermo, Antón de Alaminos, que además destacó como cartógrafo y descubridor del *Gulf Stream*, la corriente del Golfo, que marcaría definitivamente el tornaviaje a todas las naves de la Carrera de Indias.

\* \* \*

Desde luego, el análisis de las fuentes consultadas indican la existencia de una tradición constructora naval consolidada en los puertos del río Tinto y del litoral onubense previa a la gestación del proyecto colombino como resultado de la experiencia de sus marineros en las navegaciones atlánticas, de la pericia de los carpinteros de ribera y de otros oficios relacionados con la fabricación de embarcaciones, así como consecuencia del fomento e impulso proporcionado por los linajes nobiliarios que ejercían su jurisdicción en estas tierras del sur peninsular. Junto a estos recursos humanos caracterizados por una profesionalidad contrastada y por una cultura náutica obtenida durante generaciones, los astilleros existentes en esta zona también dispusieron de montes próximos que abastecían de la madera necesaria, la materia prima básica que en ocasiones fue preciso completar con fletes madereros llegados desde Galicia o desde la costa cantábrica. Sin duda, este conjunto de factores posibilitaron que fructificara la primera travesía ultramarina capitaneada por Cristóbal Colón y los Pinzón al mando de dos carabelas originarias de las riberas del río Tinto y, posteriormente, que los barcos construidos en el litoral onubense continuaran participando durante el siglo XVI en las expediciones descubridoras, así como en las actividades comerciales de la Carrera de Indias.

## ANEXO 1

## Embarcaciones de los puertos del río Tinto en las expediciones descubridoras

- La *Pinta*, propiedad de Gómez Rascón (no consta vecindad) y Cristóbal Quintero (natural de Moguer y vecino de Palos).
- *Santa Clara*, conocida como *La Niña* (propiedad de Juan Niño).
- La *Vicente Yáñez*: del menor de los Pinzón, una de las cuatro que llevó en el descubrimiento de Brasil, 47 toneladas (ton.).
- La *Fraila*: otra de Vicente Yáñez en el descubrimiento de Brasil, 50 ton.
- La *Bachillera*: de los hermanos González Bachiller, de Palos, 150 ton.
- *Bermuda*: de los Bermúdez de Palos.
- *Bravanda*: de Alfón Bravo, de Palos.
- *Castilla*: del piloto Francisco del Castillo, de Moguer, 60 ton.
- *Espíndola*: de Francisco de Espíndola, alcaide de Moguer, 150 ton.
- *Garza*: de Francisco García, de Palos, 80 ton.
- *Franca*: de Juan Franco, de Palos.
- *Gallega*: de Francisco Hernández Gallego, de Palos, o de Alonso Gallego, de Huelva.
- *Gorda*: de Andrés Martín de la Gorda, de Palos, 65 ton.
- *Guecha*: de Esteban de Guecho, de Palos, 100 ton.
- *Lucera*: de Juan Lucero, de Moguer.
- *Prieta*: de los Prieto, de Palos.
- *Trianera*: de Cristóbal de Triana, vecino y marinero de Moguer.
- *Vazquena*: De la familia Vázquez. De ella dice Colón que la mitad es de sus Altezas y la otra mitad de una viuda de Palos.
- *Vizcaína*: de la familia Vizcaíno.
- La *Huelva*.
- La *Rábida*: 55 ton.
- *Otra Rábida*: 160 ton.
- *Santa Clara*: 130 ton.
- *Santa Catalina*.
- *Santa Ana*.
- *San Vicente*.
- *San Antonio*.
- *San Cristóbal*.
- *Santiago*.
- *San Juan*.
- *San Andrés*.
- *San Pedro y San Pablo*.
- *Santa María del Rosario*.
- *Santa María de la Regla*.
- *Santa María de Montemayor*.
- *Santa María de La Rábida*.
- *Santa María de la Guía*, 101 ton.
- *Santa María de Guadalupe*.
- *Santa María de Gracia*.

- *Santa María de la Consolación*.
- *Santa María de la Cinta*.
- *Santa María de Blanca*.
- *Santa María de la Bella*.
- *Santa María de la Antigua*.
- *Caldera o Cardera*, participó en el segundo viaje colombino era propiedad de Diego Martín Caldero, de Palos.
- *Niña*, en un memorial enviado por Cristóbal Colón a los Reyes Católicos se menciona que una carabela denominada *Niña* y otra carabela de Palos se encontraban en la Isla Española antes del tercer viaje colombino, entre junio de 1496 y enero de 1498. También hace constar que en esa fecha la carabela *Niña* era la mitad de Colón y la otra mitad de los Reyes. Por otra parte, respecto a la segunda carabela, la propiedad era compartida entre una viuda de Palos y los monarcas.

## Embarcaciones adquiridas en los puertos del Tinto para la Armada de Castilla del Oro, 1513-1514

- Nao *Santa María de la Rábida*. Comprada a Diego Rodríguez Prieto, vecino de Palos.
- Carabela latina la *Concepción*. Comprada en la villa de Huelva a Juan de Herrera.
- Carabela latina la *Rosa de Nuestra Señora*. Comprada a Diego Quintero de la Rosa, vecino de Palos. El propietario y sus dos hijos estuvieron realizando personalmente trabajos de reparación hasta que la entregaron.
- Nao *Santa María de la Victoria*. Comprada a Francisco González en el puerto de Saltés.
- Nao *San Cristóbal*. Propiedad de Alonso Hernández Herbero, vecino de Palos.
- Carabela *Santa María de la Consolación*. Comprada a Alonso Prieto y Fernán Pérez, vecinos de Palos, de sesenta toneladas, aproximadamente.
- Nao *San Antón*. Comprada a Gil Romero, vecino de Palos y Diego de Padilla, vecino de Triana.
- Nao propiedad de Alonso Gutiérrez, vecino de Palos.
- Carabela. Propiedad de Martín Núñez, vecino de Palos.
- Nao *Santa María*. Propiedad de Juan de Camargo, vecino de Palos.
- Consta en el libro de cuenta de la Armada de Castilla del Oro, que Vicente Yáñez Pinzón, participó activamente en el proceso de adquisición de algunas embarcaciones; en concreto, compró otra carabela denominada *La Consolación* en Portugal, a Pedro López, almoraxarife de Lagos. Por este «trabajo y costas» del viaje recibió 4.724 maravedís