

Alianza Universidad

Francisco de Solano, Guillermo Céspedes del Castillo,
Enrique Otte, Pilar Sanchiz Ochoa, Pedro A. Vives Azancot,
Jacqueline de Durand-Forest, Fernando Silva-Santisteban,
Carlos Meléndez Chaverri, Francisco Tomás y Valiente

Proceso histórico al conquistador

Edición coordinada por Francisco de Solano



Alianza
Editorial

E121
P76



© de la coordinación: Francisco de Solano
© Sociedad Quinto Centenario
© Alianza Editorial, S. A., Madrid, 1988
© Calle Milán, 38, 28043 Madrid; teléf. 200 00 45
ISBN: 84-206-2544-2
Depósito legal: M. 17.035-1988
Compuesto en Fernández Ciudad, S. L.
Impreso en Lavel. Los Llanos, nave 6. Humanes (Madrid)
Printed in Spain

SUMARIO

| | |
|---|-------|
| Colaboradores | 9 |
| Introducción, por Francisco de Solano | 11 - |
| El conquistador hispano: señas de identidad, por Francisco de Solano | 15 - |
| Raíces peninsulares y asentamiento indiano: los hombres de las fronteras, por Guillermo Céspedes del Castillo | 37 - |
| Los mercaderes y la conquista de América, por Enrique Otte. | 51 - |
| La Conquista como plataforma de ascenso social, por Pilar Sanchiz Ochoa | 81 - |
| Los conquistadores y la ruptura de los ecosistemas aborígenes, por Pedro A. Vives Azancot | 95 |
| El conquistador español visto por el indio conquistado. La imagen gráfica del español en los códices y crónicas mexicanas, por Jacqueline de Durand-Forest | 119 |
| El significado de la conquista y el proceso de aculturación hispano-andino, por Fernando Silva-Santisteban | 129 - |
| Las conquistas frustradas: el caso de la América Central, por Carlos Meléndez Chaverri | 153 - |
| Las ideas políticas del conquistador Hernán Cortés, por Francisco Tomás y Valiente | 165 - |
| Orientaciones bibliográficas, por Francisco de Solano | 183 |

Yo diría —y no quiero adelantar cosas que no tengo todavía muy concretas y muy maduras— que el invento de una, para mí, bellísima virtud está relacionado con este aspecto trágico de la Conquista. Compasión es un sentimiento nuevo, entiendo que no ha existido antes del siglo XVI y que es realmente lo que los mejores frailes sienten hacia los indios durante y después de cada epidemia de sarampión o de tifus. Es un sentimiento bastante inexpresable y que es mucho más complejo que la caridad cristiana, mucho más complejo que la lástima por el que sufre dolor. Es algo que de alguna forma inspiró ya toda la acción española en la etapa siguientes de los Reinos de Indias en esa política de protección a los indígenas, de segregación para librarles de los males del contacto con los emigrantes, etc.

En todo caso, con sus luces y sus sombras, me parece que esa es la Conquista. Hoy tendemos a englobar —y eso está de moda entre los especialistas— la Conquista como paso inicial de todo ese fenómeno de la expansión de Europa y del feroz imperialismo europeo, capitalista y explotador. La Conquista es un mundo anterior, es un mundo muy diferente y es, sobre todo, otra cosa que me he esforzado, como he podido, en resumirles en tan poco tiempo.

LOS MERCADERES Y LA CONQUISTA DE AMERICA

ENRIQUE OTTE

El papel del comerciante en cada empresa de conquista es muy señalado, aunque haya estado apagado por el brillo de los resultados obtenidos por el jefe y los componentes de la hueste. Tiene, en efecto, una importancia de gran relieve, cada vez mejor conocida gracias a la atención que actualmente se viene dedicando a la actuación de los comerciantes: tanto en la empresa de Canarias —colonización ensayo, precedente de la americana—, como en Indias.

En ambas tienen lugar de privilegio los comerciantes españoles¹ y el capital extranjero, de la mano de los mercaderes genoveses² y de otras naciones, financiando —junto a la participación de los particulares y del Estado— las múltiples empresas de descubrimiento y conquista.

¹ Entre éstos están los Lugo, gallegos de grandes alcances económicos, que han sido estudiados, entre muchos, por Elías SERRA RÁFOLS, *Alonso Fernández de Lugo, primer colonizador español*, Tenerife, 1972, y por Enrique OTTE, «Los Sopranis y los Lugo», II, *Coloquio de Historia Canario-Americana*, tomo I, pp. 241 ss., Las Palmas, 1979.

² Entre bastantes, Jacques HEERS, *Gênes au XV^e siècle*, París, 1961; Hermann KELLENBENZ, «Der italienische Grosskaufmann und die Renaissance» y «Die Grimaldi und das Haus Habsburg im frühen 16 Jahrhundert», en *Vierteljahrsschrift für sozial und Wirtschaftsgeschichte*, tomo 45, Wiesbaden, 1958, pp. 158 y 161, y Enrique OTTE, «Das genuesische Unternehmertum und Amerika unter den Katholischen Königen», *Jahrbuch für Geschichte von Staat, Wirtschaft und Gesellschaft Lateinamerikas*, núm. 2, p. 32, Colonia, 1965.

1. SEVILLA Y LA EXPANSIÓN DEL ATLÁNTICO

Durante el siglo xv la población sevillana se encuentra inmersa en una fase de crecimiento³. Ya a comienzos del siglo la situación era de clara tendencia alcista. En 1426, las cifras son netamente superiores a las del siglo precedente, siendo el porcentaje medio de crecimiento de 151 por 100. El caso de Triana es espectacular: en comparación con el censo de 1384 su población se ha disparado de forma totalmente anormal, pues, en cuarenta y siete años, ha aumentado en un 630 por 100. La tendencia alcista continúa en líneas generales, en la segunda mitad del siglo. En la década de 1480 el número de vecinos supera los 7.000, en comparación con los 5.000 de 1400 a 1450. Al finalizar el primer tercio del siglo xv el número de vecinos de Sevilla ronda los diez mil, lo que significa que el crecimiento de la población se mantuvo constante en el plazo de un siglo, pues el crecimiento de los últimos cincuenta años es del 140 por 100, muy próximo al del medio siglo precedente, que fue del 141,3 por 100.

Debido en gran parte al crecimiento demográfico, la economía también va en constante auge. El comercio exterior, por cifras del almojarifazgo de Sevilla, aumentó de 1440 a 1472 en un 96 por 100, cayendo después, debido a los disturbios internos debajo del índice de 100 en 1440, pero subiendo otra vez hasta comienzos del siglo xvi en un 33 por 100⁴.

Pero lo más espectacular es el auge de la flota mercantil sevillano-trianera durante el siglo xv. Dominan en la contratación notarial sevillana de la navegación europea y africana de fines de la Edad Media dos flotas: la andaluza y la cantábrica. Llama la atención, sobre todo, la primera: en los 272 casos en que son completos e identificables los datos de nave, nombre y vecindad del maestre, de un total de 419 salidas, entre 1472 y 1515, le corresponden el 64 por 100, con 173 naves. Dentro de la flota andaluza, se subraya, a su vez, el gran potencial de la flota sevillano-trianera: el 86 por 100, con 149 unidades. De ellas, la mitad corresponde a Triana, consecuencia, sin duda, del gran crecimiento de su población. De las 74 naves trianeras, 64 corresponden a los años 1504 a 1515,

³ Antonio COLLANTES DE TERÁN, *Sevilla en la Baja Edad Media. La ciudad y sus hombres*, Sevilla, 1977, pp. 157.

⁴ Miguel Ángel LADERO, «Almojarifazgo sevillano y comercio exterior de Andalucía en el siglo xv», *Anuario de Historia Económica y Social*, núm. 2, Madrid, 1969, p. 79.

demostrando el alto nivel de la construcción naval trianera desde comienzos del siglo⁵.

La contratación notarial sevillana de la navegación europea y africana entre 1472 y 1515 puede servir de indicador de la densidad del movimiento y del destino de los buques en la Baja Andalucía. Hasta fines del siglo xv nuestras fuentes solamente registran 42 naves en régimen de salida. En cambio, hay datos sobre 377 salidas entre 1500 y 1515. Año cumbre fue 1508, con 53 salidas. Siendo de resaltar, sobre todo, la densidad a partir de 1504, precisamente el año de la liberación del comercio con América.

En cuanto a la dirección de las salidas, ocupa el primer lugar Canarias, con 86 salidas, tanto para el abasto de las islas con mercancías de toda índole, como para la importación, desde Canarias, de azúcar y orchilla. En segundo lugar figuran Lisboa y el Algarve, con 75 salidas, también de abasto y comercio. Solamente en tercer lugar figura un emporio del comercio internacional, el delta del Escalda, con sus cuatro puertos (Sluis, Arnemviden, Middelbourg y Amberes), con 44 salidas. A esta actividad siguen las islas portuguesas del Atlántico, Madeira y Azores, con 30 salidas, para el abasto de las islas y la importación de azúcar, pastel y cueros. En quinto lugar sigue Valencia, con 22 salidas. Hay 21 salidas para el Cantábrico, otras 21 para Génova y la ribera ligur. Le siguen Chíos, con 14 salidas, Londres (y Southampton), con 13, y Barcelona, con 12. Si añadimos a los destinos del Atlántico ya indicados las salidas para África occidental (14), Normandía (tres) e Irlanda, obtenemos un total de 287 salidas con dirección al Oeste, o sea, el 70 por 100 del total de los 409 destinos conocidos. Ello indica que, con independencia de América, el Atlántico fue el destino principal de la navegación bajo-andaluza. Fue obra, sobre todo, de la flota bajo-andaluza, y concretamente de la flota sevillano-trianera. Abastece ella sola a las islas españolas del Atlántico y colabora con la flota portuguesa en el abastecimiento de Madeira y las Azores. Se dedica al cabotaje cercano (el Algarve) y lejano (Galicia). Una nao trianera lleva vinos y aceites a Bayona, Pontevedra, Noya y Muro. Una carabela sevillana, la primera de nuestra lista, va a Southampton, en 1472.

Pero la nave andaluza también surca el Mediterráneo. El barco «La gracia de Dios», del sevillano Alonso de Flores, sale en septiembre de 1507 del puerto de las Muelas para cargar en Mazarrón 800 quintales de alumbre, con destino a Cádiz; en enero del año siguiente

⁵ Enrique OTTE, «El comercio exterior andaluz a fines de la Edad Media», *Actas del II Coloquio de Historia Medieval Andaluza. Hacienda y comercio*, Sevilla, 1982, pp. 235.

