

David GONZÁLEZ CRUZ (coord.), *Barcos y construcción naval entre el Atlántico y el Mediterráneo en la época de los Descubrimientos (siglos XV y XVI)*, Madrid, CSIC, 2018, 332 pp.

Ana Crespo Solana

Instituto de Historia, Consejo Superior de Investigaciones Científicas (CSIC)

En la Historia marítima de los imperios Ibéricos, uno de los mayores enigmas por resolver ha sido el origen casuístico y las razones que posibilitaron las primeras empresas de navegación a América. Empresas marítimas pioneras, que dieron lugar a lo que se ha llamado Era de los Descubrimientos, pero faltas aún no obstante de completar un círculo fundamentado en el conocimiento empírico y en el análisis interdisciplinar. Más lejos aún de la extensa bibliografía, especialmente escrita en castellano, sobre Cristóbal Colón (Sánchez-Barba, Varela, Bernabéu Albert y otros), quedaban aún problemas pendientes relacionados con los múltiples factores que detrás de la oscura figura del Descubridor del Nuevo Mundo hicieron posible la organización y los recursos sociales, económicos, cartográficos, logísticos y tecnológicos del inicio de la navegación de España y Portugal a través del Atlántico. Puede decirse que este círculo, que casi de circunnavegación podría definirse cuando nos encontramos en el quinto centenario de la primera vuelta al mundo de Magallanes y Elcano (1519-2019), está a punto de completarse. Las obras que publican los excelentes trabajos de investigación del equipo de historiadores agrupados en torno al profesor David González Cruz aportan, con una rica documentación de base, una enorme cantidad de datos e información de base científica sobre dichos factores. Estas obras fueron: *Descubridores de América. Colón, los marinos y los puertos* (Madrid, Sílex, 2012), y *Versiones, propaganda y repercusiones del descubrimiento de América: Colón, los Pinzón y los Niño* (Madrid, Sílex, 2016). Esta trilogía se completa de manera más que excepcional con la obra que se reseña en estas líneas que subraya uno de los temas quizás más importantes pero algo menos tratados en el marco de la Historia Naval española hasta fecha reciente, la construcción naval en una era de transición clave para entender quizás la consiguiente evolución de las técnicas arquitectónicas en la configuración del barco ibérico.

En primer lugar, los 14 ensayos incluidos en esta obra presentan los resultados de una investigación interdisciplinar y exhaustiva con fuentes documentales inéditas hasta ahora. Estudia la organización de las primeras flotas de Indias y las actividades de individuos relacionados con la gestión de estas pioneras empresas marítimas, como los hermanos Pinzón o la familia Niño. Estas expediciones estaban en manos de hombres diestros en la mar y en la construcción de navíos adecuados. Ellos conocían mejor que nadie acerca de esa “transición ibérica”, base teórica principal en el debate histórico-arqueológico que recientemente tenemos los especialistas acerca de la evolución de la arquitectura naval desde el Mediterráneo al Atlántico. Esta “transición Ibérica” es aún un enigma para los especialistas debido a los problemas derivados del cotejo de fuentes históricas y restos de pecios o evidencias materiales localizadas bajo el mar. Pero para entender el paradigma del navío ibérico hay que detenerse a analizar el trasfondo social y el conocimiento tecnológico de estos hombres de mar de finales del siglo XV y comienzos del XVI. Experimentados en el comercio pesquero mediterráneo y a lo largo de la costa de litoral de la Baja Andalucía, aquellos marinos conocían *motu proprio* los problemas y demandas que la tecnología naval requería para tantos y nuevos cambios

que se estaban produciendo. Eran marinos con grandes conocimientos náuticos, pero también prácticos a la hora de afrontar cuestiones derivadas de la maniobrabilidad de estos barcos en tan diversos escenarios marítimos. No es nuevo que en 1492 las relaciones entre el Mediterráneo y el Atlántico se basaban en una larga tradición de intercambios mercantiles y que en los puertos conectados a lo largo de estas rutas se vivía en una continua experimentación tecnológica y traspaso de experiencias que involucraban de manera extraordinaria las dinámicas de navegantes y constructores portugueses en la fachada atlántica, en las largas exploraciones de éstos y los castellanos desde el Golfo de Cádiz a Flandes; y la experiencia de los marinos vascos, cántabros, andaluces y gallegos en estas navegaciones. Pero es cierto también que la abundante bibliografía sobre barcos y la construcción naval de los siglos XV y XVI dejan aún muchos cabos sueltos que son completados en estos ensayos a pesar de las faltas que los propios autores señalan en unas adecuadas críticas de las fuentes históricas. Los archivos de este período dan muy poca información y la tratadística no empieza a aparecer hasta ya entrado el siglo XVI, cuando en 1535 aparece el *Espejo de Navegantes* de Alonso de Chaves. En parte, esto es así por que el arte de fabricar navíos estaba en manos de constructores locales, muchos de ellos trabajadores transmigrantes entre ciudades y puertos, analfabetos en la mayoría de los casos. El constructor de barcos, el carpintero de ribera, pertenecía a una categoría socio-profesional poco estudiada en la historiografía modernista española o portuguesa. Es probable que no existiera un conjunto de conocimientos organizados de manera sistemática o si lo hubo, no ha llegado hasta nosotros. Muchos de estos maestros carpinteros pertenecían a asociaciones de artesanos que quizás tenían sus manuales o guías pero que por desgracia no parecen haber sobrevivido al tiempo de la Historia.

Una forma de acercarnos a estos constructores y sus técnicas es sin duda los contratos para construir barcos, que se pueden localizar en los archivos municipales y en los documentos de protocolos notariales. El análisis de estos contratos proporciona una enorme cantidad de términos técnicos, complejas metodologías de ensamblado de maderas y piezas, así como una rica tipología desde carabelas a naos y carracas, antes de llegar al galeón. Desde el comienzo, tanto en Portugal como en la Corona de Castilla se aprecia un paralelismo entre contratos privados puramente, y otros de intervención o de encargo estatal. No olvidemos que las casas reales fueron importantes interesados e inversores (por llamarlo de alguna manera) en la empresa marítima y en la construcción naval. En estos contratos se aprecia la capacidad de adaptación para solventar soluciones técnicas en la mar. Además, se cuenta también con otra documentación de dibujos o manuscritos donde se observan las tipologías y constituciones de estos tipos de embarcaciones. Los constructores, los carpinteros de ribera se solían embarcar en las flotas que fueron a América, y de aquí surge un nuevo enigma relacionado con la prehistoria de la construcción naval americana en los años de la primera colonización. ¿Quiénes fueron los constructores de los barcos que en América se tuvieron que hacer en las primeras décadas de la conquista? Estos carpinteros de riberas y calafates enrolados en los barcos de las primeras expediciones atlántico-americanas han pasado desapercibidos para la historiografía, y es tiempo ya de desenterrar sus memorias históricas.

Más allá de estos propios constructores de barcos estaban, desde luego, otros agentes sociales. La nobleza siempre estuvo interesada en participar de las empresas marítimas y de los recursos que la hacían posible, como fue la madera, ese “petróleo de la primera globalización”. La reglamentación de maderas parece ser objetivo de muchas

Ordenanzas Municipales (como las que fueron dadas en Moguer ya en el año de 1538), o las licencias para cortar madera (como las dadas en Ayamonte), que como en otros casos pudieron ser claros antecedentes a toda la compleja reglamentación que se empezó a gestionar desde la Superintendencia de Montes y Plantíos creada por la Corona casi cuatro décadas más tarde. Pero, además, elites de la Corona e instituciones, como las Cortes y Concejos, estarán involucrados en la gestión de contratos y encargos de construcción de barcos en diversas zonas de Castilla y de forma especial en los astilleros vasco-cántabros, sede de numerosas avanzadillas arquitectónicas que compitieron con las actividades de los puertos andaluces en esta era inmediatamente anterior al descubrimiento de América. Así, sabemos que la carabela “La Niña” se construyó en la ribera de Moguer (Andalucía) pero que muy pronto los principales barcos de lo que luego fue la Carrera de Indias se construirán en los astilleros vascos.

Relacionado con la experimentación constructiva, ante las demandas de los nuevos retos marítimos en España y Portugal, nos encontramos con la importante cuestión de la provisión de madera, recurso primigenio de este capital social que es el barco. Datos importantes que solo se han tenido en cuenta recientemente es el hecho de que las zonas claves para la provisión de madera generó en la ubicación de pequeños astilleros y zonas de construcción desde época muy temprana que solo más tarde derivará en una política estructurada desde las administraciones de la Monarquía para organizar este avituallamiento complementado, eso sí, con una importación de madera desde otras zonas. Ello fue importante, especialmente, en lo que se refiere a especies arbóreas que se utilizaban para distintas partes del barco y que no se podían localizar en las regiones circundantes al centro de construcción. Hay que señalar la convivencia desde muy temprano ya de la demanda de roble del norte de la Península Ibérica, cántabro o gallego (Galicia estaba muy conectada con Cádiz en la importación de madera), contra el pino andaluz utilizado en zonas cercanas a pequeños astilleros locales. Una cuestión que va a la zaga de los avances de la arquitectura naval es la indiscutible demanda de diversas especies arbóreas según la zona del barco. Un barco de esta edad global hispana empieza a convertirse en un espejo de la globalización que empezará ya a protagonizar. El roble es usado para los cascos de los navíos al ser una madera más dura y el pino para otras zonas del barco. Aún faltará tiempo para percatarse de que el pino del norte de Europa es más fuerte para los mástiles compitiendo así con los pinos andaluces, pero esa es otra historia. Con el mapa de la migración de maestros constructores, carpinteros de ribera y mercaderes de madera podemos intuir esta síntesis lógica de saberes y de traspaso tecnológico que se difuminó entre el norte de Europa, Vizcaya y áreas vasco-cántabras, Galicia, las costas de Portugal (Oporto y riberas del Duero), Lisboa, la zona costera marítima de la Baja Andalucía, riberas del Río Tinto, Golfo de Cádiz y el Mediterráneo.

Madera y tipología constructiva son aún, a pesar de estos importantes trabajos de investigación, unos temas abiertos a novedosas líneas de trabajo y perspectivas. La tipología y, sobre todo, la evolución de acuerdo a los conocimientos que por el momento nos da tanto la documentación histórica como otras fuentes nos proporciona aún muchas confusiones históricas que solo podemos salvaguardar con estrictos estudios históricos-arqueológicos. En estos ensayos conocemos más sobre carabelas y naos, conocidas las proporciones de las primeras gracias, entre otras fuentes, a los datos que ofrecen los protocolos notariales de Sevilla y de otras localidades. Estas y otras embarcaciones, que protagonizaron el descubrimiento de América no satisfacerían luego a las exigencias de la Carrera de Indias debido a su escaso buque (para mercancías),

dando lugar a la evolución hacia el Galeón, de mayor porte, pero con un calado que provocó más de un naufragio en las rocosas costas de las Antillas y el Golfo de México. Como las naos, no eran aptos para “descubrir” tal como señalaba el propio Colón al hablar sobre las naos en su propio diario de a bordo. En un destacado empeño de auténtica Arqueología experimental se han desarrollado proyectos de reconstrucción que, como bien dice Coín Cuenca, no han permitido del todo recrear como eran realmente estos barcos. Obviamente, es algo que podría ir de la mano del estudio sistemático de auténticos restos arqueológicos en ambientes subacuáticos o costeros marítimos ya que a veces se pueden encontrar madera enterrada en áreas intermareales, de la mano de su conservación como patrimonio histórico. Sin duda será una fuente complementaria al exhaustivo trabajo realizado por historiadores, marinos, ingenieros navales, modelistas, en la búsqueda de más respuesta a los secretos que los maestros constructores de los siglos XV al XVIII nos dejaron. De momento, la quilla “cimiento y primero leño sobre que se funda y arma la fábrica de cualquier buque o nao” como dijera Escalante de Mendoza (citado por Coín Cuenca), es lo que casi siempre encontramos en las campañas de Arqueología subacuática.

Es impresionante la enorme cantidad de datos ofrecidos en esta maravillosa obra de investigación. No solo de estas décadas previas, paralelas y posteriores a la hazaña colombina, sino también en referencia a las actividades en estos puertos y su evolución a partir del siglo XVI y hasta el XVIII. El uso de la documentación para el análisis empírico es único e intachable y la bibliografía utilizada y mencionada al final de algunos artículos (quizás hubiera sido práctico una bibliografía final integrada) recoge prácticamente casi todo lo que se sabía hasta la fecha sobre Cristóbal Colón, los barcos con los que navegó y los hechos que protagonizó. Aparte, es de gran valor, la recuperación de testimonios de la época extraídos de la pluma de tan extraordinarios testigos directos como Bartolomé de las Casas o Bernal Díaz del Castillo. Señalo la importancia declarada, aunque de manera indirecta, a lo largo de la obra, sobre la existencia de importantes sitios arqueológicos en España relacionados con centros históricos como Palos y Moguer, San Juan del Puerto (en el río Tinto) o Mazagón. Estas áreas podrían ser, sin duda, zonas de arqueología experimental y quizás localizaciones dignas de situar en un Sistema de Información Geográfica (SIG) con objeto de identificar posibles áreas con vestigios materiales. Es de gran interés la recuperación de una gran cantidad de información histórica relacionada a la que anteriormente se había otorgado menor interés y que queda relevante en este libro.

Pero lo que no se lleva el tiempo parece que no termina de llevarse el mar. La importancia de esta obra es dar a conocer la existencia de un legado de construcción naval, unas empresas marítimas y un liderazgo mercantil ibérico en las primeras décadas del que ha sido llamado Descubrimiento. Se demuestra así cómo los reinos ibéricos estaban en la vanguardia de las innovaciones tecnológicas para lograr los medios para la navegación oceánica y el comercio marítimo a la vez que la carpintería de ribera fue una herramienta política y social entre diversos agentes e instituciones. Los actores de aquellas empresas, más allá de Colón, aglutinaron, sintetizaron conocimientos de diversas regiones y, más tarde, estas experiencias formaron parte del patrimonio tecnológico, histórico y arqueológico intangible de la Humanidad. Con todo, considero que esta obra es quizás la más importante aportación de base realmente científica sobre los múltiples factores tecnológicos y socio-económicos que rodearon los primeros viajes ibéricos en las rutas del océano Atlántico. Y es, desde luego, una lectura obligatoria para todo aquel especialista o interesado en la materia.