

EL CONTROL DE LOS EXTRANJEROS EN LA EXPEDICIÓN DE PEDRO MENÉNDEZ DE AVILÉS A LA FLORIDA. EL CASO DE LA GALEAZA SAN PELAYO (1565-1567)

FOREIGNERS CONTROL ON PEDRO MENÉNDEZ DE AVILES EXPEDITION TO LA FLORIDA. THE CASE OF THE SAN PELAYO GALLEON (1565-1567)

Alberto Abasolo Barandika¹

Recibido: 31/03/2023 · Aceptado: 01/04/2024

DOI: <https://doi.org/10.5944/etfv.37.2024.37242>

Resumen

A finales del año 1565, durante una expedición a la Florida, la tripulación mayoritariamente extranjera de la nave capitana, la galeaza San Pelayo, se adueñó de la embarcación y, después de una accidentada travesía, acabó naufragando frente a las costas de Dinamarca. El juicio que se siguió contra un joven grumete griego por su participación en esta revuelta nos permitirá profundizar en las razones que explican la incapacidad de la corona para dotar con naturales las tripulaciones de las naves que cruzaron el Atlántico hacia las Indias, tanto comerciales como militares. Al mismo tiempo, se comprobará cómo esas mismas autoridades hacían caso omiso de las leyes que estaban obligadas a poner en ejecución y echaban mano de la numerosa población flotante de extranjeros dispuestos a ocupar el lugar de los españoles a bordo. Por último, la defensa planteada por el grumete nos permitirá vislumbrar algunas características de la colonia griega en Cádiz. En este contexto, proponemos que, frente a una idea negativa del papel de los extranjeros en Indias, los contingentes de no naturales modelaron el funcionamiento y desarrollo de la colonización de las Indias, hasta el punto de que, sin su participación, ésta no hubiera sido posible. Aunque en ocasiones como la presente fueran la causa de graves pérdidas para la corona.

Palabras clave

Extranjeros; motín; hugonotes; La Florida; Pedro Menéndez de Avilés

1. Investigador; abasolo6@alumno.uned.es

Abstract

At the end of the year 1565, in the course of an expedition to La Florida, the overwhelming foreign crew of the San Pelayo galleon mutinied and after a turbulent journey got shipwrecked in the coast of Denmark. The trial that took place against a young greek cabin boy for his involvement in this upheaval will allow us to explore the reasons that explain the inability of the spanish crown to man with natives the ships that crossed the Atlantic bound to Indias, both commercial and militar vessels. At the same time we will be able to verify that the same authorities that had to implement the rules against foreigners, were the first to forget their duty and resort to alien sailors to solve the scarcity of spaniards willing to go aboard. Finally, the study of the cabin boy defence during the trial will enable us to have a glimpse of the greek colony in the city of Cadiz.

In this sense, this paper defends that, against a negative view of the role of the foreigners in the spanish colonies, their presence shaped the running and development of the spanish colonial trade up to the point that, without them, it would have not been posible. Even though in times as this they were the cause of serious losses for the crown.

Keywords

Foreigners; Mutiny; Huguenots; Florida; Pedro Menéndez de Avilés

.....

0. CONSIDERACIONES PREVIAS

A principios del año de 1565, Felipe II resolvió hacer un nuevo intento de colonizar la Florida. A pesar de los anteriores fracasos, su situación geoestratégica, frente al canal de las Bahamas, paso obligado de todos los buques que volvían a España cargados de riquezas, hacía imperativo asegurar su control. Un puerto seguro en sus costas permitiría dar refugio a las naves españolas tanto de los ataques piratas como de las tormentas y huracanes que azotan la región en otoño. Además, la península ya había llamado la atención de otras potencias europeas y se sabía de intentos de asentamiento en la zona por parte de hugonotes franceses. Para llevar a cabo la empresa escogió como general a Pedro Menéndez de Avilés, un marinero competente y experimentado, con quien firmó un contrato de colonización, normalmente conocido como adelantamiento. La noticia de que colonos franceses de nuevo se habían establecido en la zona provocó una implicación mayor de la corona y la aceleración de los preparativos. Aun así, la expedición no alcanzó las costas de la Florida hasta principios de septiembre, en plena temporada de huracanes. Tras una escaramuza con los refuerzos franceses, la expedición española se encontraba en una posición comprometida, sin un puerto seguro y en aguas muy superficiales, por lo que el general decidió enviar su nave capitana, la galeaza San Pelayo, de vuelta a la isla de la Española a hacer la invernada. Para este corto viaje el adelantado limitó la tripulación al mínimo y con apenas cincuenta marinos, de los cuales más de la mitad eran extranjeros, la nave tomó rumbo al puerto de Montechristi. No habían pasado ni dos días cuando los extranjeros de la tripulación, suma de al menos cuatro naciones distintas, se amotinaron, mataron al capitán y al piloto de la embarcación, se hicieron con el mando de la nave y, a continuación pusieron rumbo a Europa. Sin embargo las disensiones internas y la falta de un piloto competente los llevaron a cruzar el canal de la Mancha y atravesar el mar del Norte para acabar embarrancando en los bajíos de las costas de Jutlandia.

La relación de los hechos ocurridos durante este motín descansa en una sola fuente: el juicio que se siguió en 1567 contra el grumete Jorge Griego por su participación en la rebelión de la dicha galeaza². Gracias a la declaración de los tres testigos de la acusación, conocemos los detalles de la sublevación, los enfrentamientos entre los sublevados y el naufragio que terminó con el motín.

Dada la peculiar estructura política de la monarquía hispánica, resulta complejo determinar qué se consideraba un extranjero en la época y cómo determinaba esta condición su vida cotidiana. En este sentido, los trabajos de Tamar Herzog sobre la naturaleza y la vecindad resultan fundamentales para la comprensión de este concepto en la España Moderna³. En un principio todos aquellos que eran vasallos del rey, aunque no hubieran nacido en España ni tuvieran relación alguna con su cultura podían reclamar su españolidad, pero esta era una cuestión muy discutida en la que entraban en conflicto dos concepciones distintas de la naturaleza. Por

2. Pleito Fiscal: Jorge Griego. Archivo General de Indias (En adelante AGI), Justicia, 886, nº 14.

3. Herzog, 2008.

un lado la tradicional, basada en el *Ius Commune*, el derecho consuetudinario, defendía que la naturaleza se conseguía al mostrar la intención de compartir la suerte de la comunidad. Esa voluntad era necesario probarla y para ello el solicitante debía presentar testigos que asegurasen que cumplían tres requisitos: haber estado vecindado en una localidad del país durante al menos diez años, estar casado con una mujer del lugar y, a ser posible, con hijos, y mostrar un comportamiento acorde con la voluntad manifestada. Frente a esto, la corona consideraba la naturalización como una regalía que podía otorgar a sus vasallos según su conveniencia, sin necesidad de atender a las normas del derecho común. En sustancia, se puede afirmar que las comunidades eran más restrictivas y defensoras de los derechos de los naturales que la corona, que, impelida por sus necesidades económicas, no dudaba en otorgar los permisos a quien le proporcionara buenos ingresos. Podemos encontrar un buen resumen de los términos de esta disputa entre el monarca y el reino en los trabajos de García-Baquero y Domínguez Ortiz sobre el tema⁴.

Es importante resaltar que la cuestión de la naturaleza únicamente surgía cuando era necesario reclamar unos derechos o eludir un deber, Es decir, no era una cuestión que surgiera en abstracto sino siempre en un momento, lugar y condiciones específicas⁵. Y es que el ser extranjero o natural no eran dos condiciones totalmente separadas y contrapuestas sino que suponía un continuum de situaciones entre medias a las que nadie atendía hasta que era necesario.

Comprobamos entonces que el mundo hispánico se vio envuelto en dos concepciones contrapuestas de naturaleza. Según la concepción dinástica tradicional, todos los súbditos del rey tenían un cierto derecho a llamarse españoles aunque esto no les diera acceso a los privilegios que se garantizaban a los naturales de ciertos reinos en virtud de sus propias leyes. Sin embargo, comenzaba a establecerse una cierta unidad de los reinos peninsulares frente a los otros dominios del monarca. Así por ejemplo, desde mediados del siglo XVI cuando se hizo evidente que las dimensiones de la empresa americana superaban las posibilidades no ya de la corona sino del mismo reino de Castilla, todos los naturales de los reinos de la península tuvieron acceso a la carrera de Indias. Este acceso no se garantizaba a los súbditos de otros reinos de la monarquía, sin embargo, no solo la necesidad, siempre presente, sino también la cercanía, los lazos que inevitablemente se establecían entre pueblos que formaban parte de una misma comunidad política, favorecían que las excepciones se produjeran regularmente y no es extraño ver flamencos, italianos o alemanes embarcarse en navíos de la flota.

Hay que tener en cuenta que lo que para este trabajo interesa no es tanto la importancia social o comercial que los distintos grupos «nacionales» tuvieron, sino su posición respecto al permiso para entrar en los barcos de la flota. En este sentido, la condición que establece Herzog, esto es, que la cuestión solo se suscitaba cuando se veía afectado algún derecho o deber concreto, aquí se da desde antes incluso de que el extranjero tenga la posibilidad de entrar en esa comunidad que se forma entre

4. García-Baquero González, 2003: 86-90. Domínguez Ortiz, 1959: 117-134.

5. Herzog, 2011: 23.

aquellos que van a bordo de un barco. Porque esto es lo que forman la tripulación y el pasaje de un barco en un viaje trasatlántico, una comunidad efímera toda vez que el fin del viaje supone su desaparición, también, evidentemente, por la ausencia de mujeres a bordo, pero completa en el sentido de que cuenta con sus órganos de gobierno, sus leyes, cultura y religión. Comunidad cerrada, con unos límites espaciales evidentes, a la que no se podía renunciar y de la que no se podía huir con vida, al menos mientras durara la travesía. Y así como no se podía escapar de ella, el acceso era también mucho más fácil de controlar que en las todavía imprecisas y permeables fronteras territoriales. De manera que la cuestión «nacional» fue, respecto a las flotas de Indias, un asunto que se sustanciaba a priori y no a posteriori como en el resto de las situaciones. De aquí se derivan dos consecuencias, en primer lugar, la incorporación a la comunidad no es libre e incontrolada, sino que la naturalización se ha de comprobar antes de permitirse el acceso a ella; y, en segundo lugar, la obligación de rechazar unos muy necesitados trabajadores solo por ser extranjeros colocaba a la corona española frente a sus propias contradicciones. Este requisito dejaba en una situación embarazosa a las autoridades en Sevilla ya que si bien uno podía criticar u hostigar a los extranjeros una vez que ya estaban establecidos en el país, en los barcos de Indias debían resolver el problema antes de aceptarlos y, en la situación de extrema necesidad en que se encontraba la marina española para dotar sus naves con marineros experimentados, la contradicción se hacía más evidente. Resultaba difícil negar el embarque a personas capacitadas y deseosas de emprender el viaje cuando no se era capaz de completar los puestos con tripulación española. De modo que, a la larga, las excepciones, permisos o, simplemente, el contrabando de personas suponía una práctica habitual. La reiteración de órdenes y prohibiciones emitidas por las autoridades españolas a lo largo de los siglos XVI y XVII no solo confirman la norma general sino que muestran el poco caso que se hacía de ellas.

Porque la realidad es tozuda y a pesar de todas las trabas y prevenciones, la necesidad de proveer las naos de una tripulación suficiente imponía sus propias reglas. Auke P. Jacobs proporciona varios ejemplos de reales cédulas permitiendo el alistamiento de extranjeros a finales del siglo XVI⁶, pero tenemos pruebas de que este problema era apremiante ya desde principios de siglo: Fernando de Magallanes (quien era además portugués) se vio obligado a pedir una excepción a la regla para completar las tripulaciones de su expedición a las Molucas en 1519, expedición en la que nada menos que un 35% de los marineros eran extranjeros⁷. Boyd-Bowman cuenta hasta un 20% de extranjeros entre los tripulantes consignados en el período entre 1520 y 1539, aunque son datos basados en una muestra muy pequeña, apenas 255 marineros⁸. El mismo Pedro Menéndez de Avilés, que en 1555 había advertido a Carlos V del peligro que suponía embarcar extranjeros⁹, se queja diez años después de la falta de voluntarios españoles y solicita permiso a Felipe II para hacer lo propio:

6. Jacobs, 1992: 525.

7. Blanco Núñez, 2019: 188.

8. Citado por Martínez, 1983: 162.

9. Carta de Pedro Menéndez a Carlos V el 27 de julio de 1555, en Mercado, 2002: 76.

«... y para esto será menester que pueda llevar los extranjeros que me parezca necesario, pues no es inconveniente que vayan de presente la jornada, y por la falta grande que hay de naturales, que no se pueden haber, ni quieren hacer la jornada»¹⁰

Las excepciones son numerosas y solo se seguía la norma de manera rigurosa para los naturales de los llamados países prohibidos: aquellos que o bien eran protestantes o bien enemigos de su política exterior, como Francia.

Domínguez Ortiz escribió hace ya años un artículo sobre los armenios en Sevilla¹¹. No hay que dejar que el nombre nos desoriente ya que bajo este paraguas se incluía a los naturales de varios pueblos del oriente mediterráneo, griegos entre ellos. Estos levantinos, en principio cristianos todos ellos, se aprovechaban de cierta confusión existente respecto a las diversas sectas a las que pertenecían, confusión que ellos estaban interesados en mantener, para disfrutar de alguna tolerancia hacia sus ritos y acceder, en la medida de lo posible, a la naturalización y, con ello, a los derechos reservados para los católicos en España. La diversidad de pueblos, religiones y culturas que se encontraban bajo el poder turco hacía muy difícil distinguir entre ellos y su condición de cristianos entre musulmanes, si bien podía suscitar cierta simpatía entre los españoles, traía consigo una buena dosis de desconfianza. Como si la cercanía produjera contaminación, muchos levantinos eran notados de cripto musulmanes y de trabajar bajo el disfraz de cristianos como espías del gran sultán. Sobre este tema hay un pequeño texto de Julio Caro Baroja, con más de medio siglo ya, en el que da cuenta de tres casos de inmigrantes de esa «nación»¹². Todos ellos siguen más o menos el mismo trayecto, padecen las mismas penalidades y se aprovechan de las mismas circunstancias. La ruta era muy similar en todos los casos y parece que se convirtió en el modo habitual de hacer el salto a occidente de los navegantes levantinos: desde cualquier isla o territorio heleno, ya fuera dominado por venecianos o por turcos, pasaban a Italia, con preferencia a Venecia, y de ahí, por razones varias, se pasaba a la península Ibérica. Este paso por los territorios venecianos servía para «lavar» los antecedentes religiosos de los emigrantes (ya fueran ortodoxos o renegados) antes de continuar su periplo hacia el occidente mediterráneo. La acusación que en 1582 la Inquisición elevó contra Demetrio Phocas y Miguel Rizo acusados de criptoislamismo es un buen ejemplo de ello. Aunque desde un principio estaba claro que era un caso de envidias y venganzas y finalmente el tribunal decretó la libertad de ambos acusados, esto no evitó que ambos pasaran ocho meses en las cárceles del Santo Oficio. En este juicio actuó de intérprete Doménikos Theotokópoulos, el Greco, coetáneo del protagonista de este trabajo, con el que comparte una trayectoria similar. Como nuestro grumete, el pintor nació en la isla de Creta, aquel hacia 1550, el artista en 1541, y es posible incluso que fueran naturales de la misma ciudad; ambos pasaron a Venecia y, tras un tiempo, saltaron a España. Trayectorias muy similares para dos personas

10. Carta de Pedro Menéndez a Felipe II el 18 de mayo de 1565, en Mercado, 2002: 121.

11. Domínguez Ortiz, 1953.

12. Caro Baroja, 1968: 147-155.

de muy diferente cariz, que sirven para hacernos una idea del carácter común de la emigración levantina en España.

No es mucho lo que se sabe sobre la presencia veneciana en estas tierras. Según Domínguez Ortiz, los venecianos estaban más inclinados al comercio con Oriente y las malas relaciones políticas con la monarquía hispánica impidieron una participación mayor en el comercio indiano. Consta aun así que mantuvieron un consulado en Sevilla lo que indica la presencia de una pequeña colonia. González Arévalo ha dedicado un artículo a su presencia en Cádiz, donde consta la existencia de un consulado bastante activo desde mediados del siglo XV, principalmente enfocado a la asistencia de la *muda*, el convoy de galeras que fletaba la república para sus diversas expediciones comerciales¹³. Cádiz era el punto de destino de la *muda* de Berbería y puerto de escala de la *muda* que, una vez al año, tras atravesar el estrecho, remontaba el Atlántico camino de los mercados de Flandes. En un principio la actividad no debía ser demasiado importante ya que el consulado era compartido por venecianos y florentinos, pero parece claro que la colonia disfrutó de cierta prosperidad desde mediados del siglo XV, ya que llegaron a sufragar la construcción de la ermita de San Sebastián y una torre de defensa adyacente con el escudo de La Serenísimas. La presencia veneciana tiene importancia porque parece claro que comerciantes griegos se acogían a su protección en sus tratos en España¹⁴. Cuestión que, por otra parte, se demostrará durante el juicio que estamos tratando.

Sin duda, la colonia extranjera más importante la formaron los inmigrantes portugueses, al menos en los lugares cercanos a la frontera común. El trasvase de población, que ya había sido cuantioso en el bajo Guadalquivir en la primera mitad del siglo XVI, vivió un auge tras la unión dinástica de los dos reinos en 1580. Aunque la agregación se había llevado a cabo manteniendo la separación entre ambos imperios trasatlánticos y los marineros lusos, sobre el papel, estaban apartados de la participación en las flotas de Indias, la presencia portuguesa es notable a lo largo del XVI y XVII. La cercanía cultural entre ambos países era significativa, el conocimiento del castellano estaba muy difundido en Portugal e incluso muchos que no querían pasar por castellanos se identificaban como españoles, dando a España un significado cultural y geográfico más que político con el que se sentían más cómodos. Esta cercanía era aún mayor en el Algarve, donde los lazos entre las comunidades de ambos lados de la raya eran muy estrechos y no existía esa desconfianza que se tenía hacia los mercaderes del país vecino¹⁵. Jacobs, para el período de 1598 a 1610 cuenta 1.090 portugueses en las flotas de Indias, el 53% de los extranjeros y el 11% del total de marineros registrados. Ofrece incluso los datos desglosados por su posición a bordo, con los que podemos comprobar que el grueso de la emigración portuguesa ocupaba los puestos más bajos del escalafón: más del 90% son marinería, siendo los grumetes los más numerosos, 496, casi la mitad del total, y solo 30, el 2.75%, eran oficiales¹⁶.

13. González Arévalo, 2019.

14. Domínguez Ortiz, 1996: 120-123.

15. Mateus Ventura, 2018: 197-201.

16. Jacobs, 1991: 526-533.

Contamos con dos censos parciales de Sevilla en el siglo XVII que nos sirven para alcanzar una idea aproximada de la importancia que llegaron a tener los extranjeros en la ciudad. Según el censo de foráneos que llevo a cabo Juan de Santelices en 1642, los extranjeros representaban más del 18% del total, de los que la gran mayoría, casi el 13%, eran portugueses¹⁷. Domínguez Ortiz, aunque con muchas precauciones, se atreve a dar algunas cifras de extranjeros basándose en el censo para el alistamiento de varones de 17 a 55 años hecho en la ciudad en 1665. Según este documento, en la ciudad residían unos dos mil extranjeros, es decir la cuarta parte de los censados¹⁸. Los dos censos presentan bastante coherencia entre sí aunque con algunas lagunas y series de datos no homologables. El de 1665 muestra los terribles efectos que la epidemia de 1649 tuvo sobre la población. Parece que los datos referentes a la parroquia de Santa Ana, en la que se encuadraba el barrio marinero de Triana, son incompletos, con lo que carecemos de información precisa del barrio más significativo para este trabajo.

Si bien la traslación de estos datos al Cádiz del siglo XVI resulta muy problemática, si no imposible, sí nos dan una idea del tipo de ciudades que se formaron en los centros del tráfico indiano: comunidades abiertas en las que abundaban los extranjeros, extraños a los que se recibía entre la prevención y la indiferencia, pero a los que no se rechazaba siempre que respetaran la leyes del reino y cumplieran con los preceptos de la fe católica.

1. LA EXPEDICIÓN

El esfuerzo colonizador, como era acostumbrado, se llevaría a cabo de forma privada, mediante un contrato que el monarca firmó con Pedro Menéndez el veinte de marzo de 1565 según el cual, éste se encargaba de financiar el proyecto, buscar los hombres, embarcaciones y todo el material necesario para fundar la colonia y, en contrapartida, la corona le cedía la administración de todo lo conquistado (el adelantamiento de la Florida) junto a diversos privilegios comerciales¹⁹. El éxito de la empresa descansaba en gran medida en la galeaza San Pelayo. El barco de más porte de la expedición se encargaría de transportar el grueso de hombres y materiales a través del Atlántico pero, una vez instalados en tierra, el adelantado, aprovechando una de las cláusulas del asiento, pretendía comerciar con sus bienes privados para resarcirse de los gastos incurridos y equipar la colonia en los años venideros. La San Pelayo había sido construida en Guipúzcoa apenas un par de años antes. Era un navío pesado y lento, poco maniobrable, que no superaría los dos o tres nudos, desplazaba unas cuatrocientas toneladas métricas de arqueo, tenía una eslora de treinta y cuatro metros, una manga de diez y contaba con tres mástiles más el bauprés. Se trataba de un barco valioso, artillado, con gran capacidad de carga. Una

17. Martín Marcos, 2023: 28.

18. Domínguez Ortiz, 1996: 174.

19. «Asiento con Pedro Menéndez de Avilés». AGI Indiferente,415,L.1,F.45R-51V.

máquina compleja y difícil de manejar que requería una numerosa tripulación y que ya había sido probado con éxito un año antes en su primer viaje a las Indias²⁰.

El treinta de marzo Felipe II recibe aviso de que hugonotes franceses han fundado un asentamiento en la Florida y preparan una expedición de apoyo. Esta noticia provoca la reacción inmediata del monarca, que decide equipar quinientos hombres a su costa para que partan en la flota del adelantado, ordena que se apresten otros trescientos en la Española y compromete el apoyo de la armada de Tierra Firme en el Caribe. El contingente que había de viajar desde España suponía un problema logístico ya que no se contaba con navíos capaces de transportar este exceso de hombres y pertrechos, por lo que el Consejo de Indias decide alquilar el galeón de Pedro Menéndez como buque de transporte de las tropas del rey. Pedro Menéndez pierde así su principal esperanza de sacar beneficio económico de la empresa ya que ahora no podrá transportar su propia carga. Por esta pérdida el adelantado pide y se le garantiza una compensación económica²¹. La expedición cambia de carácter, de ser una empresa privada pasa a ser un esfuerzo mixto, compartido entre el adelantado y la corona; el objetivo deja de centrarse en la colonización y pasa a ser el desalojo de los ocupantes franceses, se transforma así en una expedición básicamente militar; el tiempo se convierte en un factor decisivo, los españoles tienen que llegar antes de que los franceses reciban refuerzos.

Aun así, no será hasta finales de junio cuando la expedición esté lista para partir. Arriba a Canarias el 5 de julio, donde les espera el aviso de que varios franceses protestantes se han infiltrado en la expedición. El adelantado consigue identificar a dos de ellos, que encierra en la bodega de la galeaza²². Según el plan, en las Canarias debía estar aguardándolo Esteban de las Alas, almirante de la flota del Cantábrico, pero al no encontrarlos, Pedro Menéndez de Avilés, que desde que se inicia el viaje da muestras de desasosiego y mucha prisa por llegar a la Florida, decide no esperar y emprende el viaje para la Española. El ocho de agosto la flota fondea frente a Santo Domingo en un estado francamente desastroso: la San Pelayo y los cuatro barcos que le acompañan se encuentran todos ellos con daños graves, una chalupa ha vuelto a las Canarias y otra ha naufragado y la carabela ha caído en manos de los piratas. Por si fuera poco, nada más llegar a Puerto Rico desertan treinta soldados y tres clérigos. Siempre empujado por la urgencia, Pedro Menéndez alista cuarenta y dos nuevos soldados y decide reclutar un grupo de diez ingleses que estaban presos en la cárcel de la ciudad. Estos ingleses habían sido contratados como marineros unos meses antes en Inglaterra por dos armadores portugueses que habían fletado una nave para el contrabando de esclavos con América. No sabemos de sus planes, pero nada más llegar a San Juan de Puerto Rico fueron acusados de contrabando de negros y de atacar una nave portuguesa y arrojados a la cárcel, donde estaban a la espera de

20. Información proporcionada el señor Santos Yagüe Zapico, que, con motivo del quinto centenario del nacimiento del adelantado, construyó una maqueta a escala del galeón, actualmente en exposición en el ayuntamiento de San Agustín en la Florida, y escribió un libro sobre su construcción pendiente de publicación.

21. Los pleitos que traerá consigo esta compensación se encuentran recogidos en AGI, Escribanía, 1024-A, y son la principal fuente de información sobre los pormenores de la dotación de la San Pelayo.

22. «Relación Francisco López de Mendoza Grajales: viaje a la Florida» AGI Patronato, 19, R.17; Escribanía, 1024-A.

un barco que los llevara a Sevilla para ser juzgados. Además del contrabando, lo que principalmente preocupa a las autoridades son los tres libros en lengua inglesa que se han encontrado a bordo con lo que las autoridades sospechan que sea doctrina luterana. A pesar de estos antecedentes, el adelantado, forzado por la necesidad, se decide a tomarlos para la partida. Si los ingleses esperaban que ayudar en la empresa militar les iba a suponer algún beneficio, no tardarían en llevarse un chasco. Poco después de participar en la jornada de la Florida, de vuelta en la Española, fueron detenidos de nuevo por las autoridades y en Sevilla, condenados a servir dos años como galeotes en las galeras del rey²³.

El quince de agosto, apenas una semana después de haber arribado a San Juan, la flota sale con destino a la Florida. El cuatro de septiembre se topa con varias naves en la desembocadura del actual río Saint Johns y se percata de que, a pesar de su prisa, los refuerzos enviados por el conde de Coligny se han adelantado a su llegada. En cualquier caso, no duda en ir contra ellos, exigirles que abandonen el lugar y, tras una escaramuza, hacerles huir. Los españoles se dirigen hacia al sur buscando una base en tierra y, unos días más tarde, desembarcarán en lo que hoy es la ciudad de San Agustín. El adelantado estaba intranquilo, la San Pelayo tenía demasiado calado para entrar en los refugios naturales que ofrece la costa de la Florida por lo que se veía obligado a permanecer en mar abierto, expuesto a las tormentas y a merced de cualquier ataque de los navíos hugonotes. Decide desembarcar a todos los hombres, descargar el material necesario y manda la nave a hacer la invernada a la isla de la Española. El diez de septiembre, el galeón abandona las costas de la Florida con una tripulación escasa y unas pocas armas y provisiones. El general confía en que su navío estará listo para regresar el verano próximo con los bastimentos necesarios para garantizar la supervivencia de la colonia, no sabe que ya no lo volverá a ver.

2. EL MOTÍN

Pocos días después de dejar la expedición en la Florida, cuando ya estaba a la vista el puerto de Montechristi, en la costa norte de la Española, un grupo de sublevados matan al marinero de guardia y se abren paso hacia el castillo de popa donde atacan a los oficiales y se apoderan de la embarcación. Según los testigos, en la nave se contaban dieciséis o diecisiete marineros levantiscos, dos franceses, dos ingleses, dos catalanes y siete bombarderos flamencos frente a dieciséis o diecisiete españoles. Como se puede ver, tenemos una pequeña sociedad de naciones donde los españoles son minoría en una embarcación donde, en principio, estaba prohibida la presencia de extranjeros. Y según se dirá en el juicio de estos españoles «... los más eran grumetes e jente de poca defensa»²⁴. El almirante no calculó bien los riesgos, o

23. «Pleito Fiscal: Tomás Inglés y Tomás Juanes». AGI Justicia, 886, Ng, R6. y «El fiscal con Bartolomé Bayón y Rodrigo de Olivera sobre comiso de un navío y esclavos». AGI Escribanía, 952.

24. AGI Justicia, 886, n14. 22R.

simplemente tenía claro que su prioridad era expulsar a los franceses de la Florida y lo demás debía supeditarse a ese objetivo. Pero el hecho es que decidió enviar su inversión más preciada, la nave en que depositaba su confianza para proveerse en los años siguientes, a cruzar el Caribe con poca tripulación y de poca sustancia.

El ataque parece haber sido bien planeado para neutralizar a los mandos con rapidez y contundencia: en primer lugar matan al guardián, luego se dirigen hacia el capitán y el maestro y les infligen a ambos heridas graves, a Juan Bustos, escribano, le dan muchos golpes y le cortan un brazo, al despensero «le dieron una cuchillada en la caveça e una estocada en los pechos»²⁵. No está claro quién dirigió la revuelta, un testigo apunta al contraataque griego y los dos catalanes como los cabecillas, otro dice que fueron los franceses junto con los levantinos los que lo organizaron. Es de imaginar que fueron los que más tenían que perder

El griego Costantín desempeñaba el cargo de contraataque en la nave capitana de la flota, por lo que debía estar naturalizado como español, es decir vecindado en Cádiz al menos diez años, casado con una mujer natural del país y con hijos y casa propia. El contraataque ocupaba una posición de nivel medio dentro la nave, era la correa de transmisión entre la oficialidad y la marinería y como tal se encargaba de dirigir la maniobra y mantener la disciplina entre la tripulación. Era la autoridad más cercana a la marinería y su poder lo sentían más real y amenazador que el de los distantes oficiales, por lo que sus relaciones con la tripulación no solían ser muy cordiales y se basaban casi siempre en la amenaza y la violencia. Sorprende que una persona como él, con más que perder que ganar en una aventura tan desesperada se decidiera a participar en el motín, pero uno de los testigos da la clave cuando declara que iba preso por cometer el pecado nefando²⁶. Está comúnmente aceptado que las relaciones sexuales tendían a reproducir las relaciones de poder a bordo, es decir, prácticamente no hay ejemplos de relaciones consentidas entre iguales, sino que se trata de adultos con poder que abusan de los más jóvenes, pajes y grumetes, bajo su mando directo²⁷. No puede hablarse en este contexto de una subcultura homoerótica subterránea, más bien de una afirmación de la masculinidad por medio del abuso. Sin voluntad de presentar una relación excesivamente lineal y simplista, se puede establecer un esquema en el que el abusador es un adulto con poder que actúa como agente activo frente a un abusado joven, pasivo y desamparado. En este sentido, la homosexualidad no constituiría un rasgo de la identidad del abusador, más bien al contrario, estaríamos hablando de una exaltación de la masculinidad, una confirmación de dominio por medio de la violencia y el sometimiento. Por su parte, el muchacho sufre un proceso de feminización y victimización que le deja indefenso y a merced del agresor. De manera que el matrimonio del contraataque supondría no tanto una coartada como una parte definitoria de su identidad social, que no solo no se vería comprometida por una relación homosexual sino que incluso sería reforzada por ella²⁸. No tenemos constancia de quién o quiénes fueron sus

25. AGI Justicia, 886, n14. 6R.

26. AGI Justicia, 886, n14. 6V.

27. Molina, 2010: 15.

28. Berco, 2009: 18-54.

víctimas, pero, entre los más jóvenes, el más débil era sin duda el grumete griego, casi un niño, secuestrado por el mismo Costantín y aislado de los demás tripulantes por su desconocimiento del castellano. Independientemente de esto, que trataremos más adelante, sabemos la sodomía era un delito que se castigaba en la época de forma muy severa y es evidente que el futuro pintaba muy negro para el contra-maestre. Lo suficiente para explicar que se decidiera a encabezar un alzamiento que le ponía fuera de la ley y le apartaba de la vida estable que habría llevado durante al menos diez años.

Los dos franceses habían sido descubiertos en el viaje de ida y encerrados por ser sospechosos de profesar la fe luterana. Al hecho de haberse embarcado mintiendo sobre su nación, se unía el grave delito de ser hugonotes e intentar expandir sus perniciosas ideas en el nuevo mundo. Su destino no podía ser más oscuro y triste y verían el motín como la mejor manera de escapar de un sino fatal. Los catalanes venían también presos por orden del Adelantado ya que se presumía que fueran en realidad franceses. Está atestiguado con numerosos ejemplos que muchos naturales del reino vecino intentaron pasar a Indias bajo el nombre de catalanes aprovechando la semejanza de sus idiomas²⁹. Los dos ingleses, aunque no estaban presos, habían sido sacados de la prisión por un delito grave y, a falta de que las autoridades confirmaran si eran católicos o protestantes, no presentirían un futuro muy halagüeño. No es extraño que sean estos los que aparezcan como líderes y los marineros levantiscos y los bombarderos flamencos como seguidores.

Los heridos, con los demás españoles, son arrojados a la bodega, de donde al cabo de unos cuatro días, los amotinados sacan al piloto, Garrucho, y al maestro, Sancho de la Cimera, y les dan muerte a golpes con un mazo de hierro. Roberto, uno de los franceses, se proclama capitán y nombra al otro francés, Miguel, piloto. Costantín, el contra-maestre, es ascendido a maestro. Pronto se dan cuenta de que tan sonoros cargos quedan vacíos si no se sabe cumplir con el deber que conllevan ya que, después de matar al piloto y al maestro, nadie sabe calcular un rumbo o determinar la posición correctamente. En realidad era un grupo heterogéneo, que no compartía lengua, cultura ni religión, la aversión a los españoles de los más decididos por un lado y la indiferencia de los demás por el otro los había unido para hacerse con la nave.

Esta falta de cohesión se hará evidente poco más tarde cuando tengan que decidir qué rumbo tomar. Los dos franceses quieren llevar el barco a Francia pero a los levantiscos no les hace gracia la idea de ir tan lejos de su patria y prefieren dirigirse al Mediterráneo y sacar algún provecho de la aventura, «venyr con la dicha galeaça a corcega o a turquía e dexar cautivos a los españoles que en la dicha galeaça benyan en tierra de turcos o de moros»³⁰. Costantín conspira con sus compatriotas para dar un golpe de mano y hacerse con el mando de la embarcación, pero es traicionado por uno de ellos, que no se fía de que sin piloto puedan alcanzar su destino, y revela el plan a los franceses. Cuando Costantín, en compañía de unos

29. Pérez-Mallaina, 1998: 59.

30. AGI Justicia, 886, n14. 6V.

cuantos levantiscos, se acerca a los cabecillas, Roberto, que se había asegurado el apoyo de los flamencos, ordena a los bombarderos que disparen contra los levantiscos y el contramaestre cae muerto de un tiro de arcabuz. No se acabó aquí la lucha y unos días más tarde dos levantiscos más serán muertos por los flamencos. El barco seguirá su viaje ahora con un nuevo maestre, otro levantisco del que no se da el nombre, pero que probablemente fuera el que denunciara la conspiración de sus paisanos, que recibía así su pago.

Ya dueños de la situación, los franceses deciden dirigirse a Francia, pero la falta de un marino que conociera los secretos de la navegación hizo que dieran contra la costa de Dinamarca. Esta es una afirmación un tanto extraña que los tres testigos repiten casi de manera idéntica, culpando a la falta de piloto como la razón de arribar a una costa tan distante de su rumbo. Los puertos de destino más probables para un barco dirigido por franceses hugonotes serían la Rochelle, Dieppe o Le Havre, todas ellas localidades con una importante comunidad protestante. Aunque no supieran calcular el rumbo ni la posición, la Francia atlántica, incluso los puertos de Normandía quedan muy lejos de la costa de Dinamarca. Es perfectamente plausible que no supieran dar con La Rochelle, pero si habían conseguido embocar el canal de la Mancha, seguro que los ingleses, pero también los franceses y hasta los flamencos debían tener una idea aproximada de su posición y con la costa tan cercana tanto al sur como al norte, no tenía que ser difícil localizar los puertos que buscaban. Quizás los flamencos, que casi con total seguridad eran católicos, se negaran a desembarcar en poblaciones protestantes y los ingleses y franceses, protestantes, no querrían desembarcar en el Flandes español. En ese caso, de nuevo la falta de coherencia interna del grupo les habría impedido llegar a un acuerdo sobre su rumbo.

Sea como fuere, la nao atravesó el canal y tras cruzar el mar del Norte, acabó embarrancando en una playa a unas ocho leguas de una población que los tres testigos llaman Beli. No es fácil identificar este lugar ya que no existe actualmente ninguna ciudad en Dinamarca que lleve ese nombre, pero podría tratarse del pequeño pueblo de Velling, en la costa norte de la península, un lugar donde la línea de costa es baja y difícil de vislumbrar, llena de peligrosos arenales que cambian los fondos con las corrientes. Según uno de los testigos el barco quedó varado en la arena y la tripulación pudo salvar sus vidas ayudados por los lugareños³¹. Únicamente mueren un español, Juan del Busto, el escribano que había perdido el brazo en el momento del alzamiento, y uno de los ingleses. Los demás se dispersan: los dos franceses son apresados por orden del rey de Dinamarca, uno de los catalanes se dirige a Inglaterra con el inglés superviviente y el otro se pone al servicio de este mismo rey, de los levantiscos se dice que huyeron y parece que fueron a Flandes. También los españoles se dirigen a Flandes. Los tres testigos, junto con Jorge Griego, toman en Amberes un navío portugués o genovés, aquí difieren los testimonios, que al mando de un genovés se dirige directamente a Cádiz. Otros tres españoles, se embarcan en un navío que va hacia la costa de Vizcaya. Alonso Ruiz menciona

31. AGI, Justicia, 886, n14. 10V.

a un grupo de españoles que, junto a dos o tres portugueses venían despacio por estar enfermos y al tiempo de embarcar el testigo aún no habían llegado.

Según se desprende de todos los testimonios, durante este tiempo Jorge Griego se mueve libremente y se embarca en la nave a Cádiz por su voluntad. No está preso ni custodiado, nadie le ha denunciado por nada hasta ese momento. Sin embargo, en el viaje de vuelta se produce un pequeño incidente que será el desencadenante del proceso judicial. Entrando en la bahía de Cádiz, Juan Vizcaino le pide prestada una camisa al grumete y al negarse éste por necesitarla para sí mismo, le amenaza con denunciarle ante la justicia por participar en el motín. Lo que efectivamente sucedió al poco de desembarcar en la ciudad.

3. EL JUICIO

Jorge Griego nació en la isla de Creta alrededor de 1550. No conocemos el lugar exacto ya que a lo largo del juicio solo se habla vagamente de un valle en Candía, su antiguo nombre latino. La isla era uno de los últimos vestigios del antiguo poder de la república veneciana en un Mediterráneo oriental dominado por el empuje del imperio turco. Poco quedaba a mediados del siglo XVI del gran imperio comercial que la Señoría había detentado en Oriente. Sus dominios, sus emporios mercantiles y guarniciones militares habían sido paulatinamente ocupadas por los otomanos en un movimiento de expansión que, tras la toma de Constantinopla en 1453, no se había detenido y extendía los límites del imperio hacia los Balcanes, la Grecia continental y las islas del Egeo. Apenas unas pocas islas desperdigadas quedaban como testigos del antiguo esplendor veneciano de las cuales Creta, junto con Chipre, eran las posesiones más preciadas³².

Nada se nos dice de su infancia hasta que cumple la edad de doce años en que, según los testigos que presenta en el juicio, un hermano de su padre, establecido en Venecia, le manda llamar para proveerle de una carrera. Venecia tenía, especialmente desde la toma de Constantinopla, una pujante colonia griega que acogía con los brazos abiertos a todos aquellos compatriotas que vinieran huyendo de los musulmanes otomanos o quisieran labrarse un futuro. En este ambiente propicio había prosperado el tío de nuestro protagonista. Según parece, regentaba una próspera casa de comercio y era propietario de algunas naves con las que comerciaba en el Mediterráneo. En una de ellas comenzó el joven muchacho su carrera como grumete cuando, en lo que debió ser su primer viaje, la nave naufragó en las costas de Cádiz. Aunque la embarcación se perdió, varios tripulantes se salvaron ya que aparecerán más tarde como testigos de la defensa. Podemos suponer que el barco se dirigía a Cádiz, en primer lugar porque pocas embarcaciones privadas venecianas se aventuraban en el Atlántico para comerciar con la Europa del norte, más lógico es pensar que el objetivo eran los centros del comercio indiano, Cádiz

32. Davies, Siriol y Davis, Jack, L., «Greeks, venice, and the ottoman empire», *Hesperia Supplements*, 40, (2007): 25-31.

o Sevilla; pero además quedará claro durante el juicio que esta empresa poseía una estructura de apoyo en la zona. Probablemente bajo el paraguas del consulado veneciano, del que hay noticias desde el siglo XIV, un factor de la casa comercial se ocupó de auxiliar a los naufragos, ya que sabemos que no quedaron desamparados y Jorge Griego se alojaba en la posada que en Cádiz poseía una griega avecindada en la ciudad.

Apenas llevaba unos días en la ciudad, cuando una mañana, paseando por la playa de la Caleta, junto al fuerte de Santa Catalina, un compatriota suyo, un tal Costantín, contra maestre de la galeaza San Pelayo, le pide que le ayude a cargar unas botijas de vino en uno de los botes. En cuanto estuvo junto a la barca, el contra maestre le subió en ella por la fuerza, le tapó la boca y se lo llevo secuestrado a la nave, donde le obligaron a servir de paje «sin sueldo alguno».

El primero de mayo de 1566, once meses después de su secuestro, comienza en Cádiz el juicio en su contra. El fiscal de su majestad, Francisco de Castillo, acusa al grumete:

«el dicho Jorge Griego fue puesto por guarda en la dicha galeaça el qual con una espada desnuda estava de noche haziendo la guardia poniendo grandes themores a los españoles de la dicha galeaça para que comunicasen ny hablasen juntos queriendolos matar muchas vezes por ello y hecharlos a la mar y el dicho Jorge Griego y sus compañeros lo hicieran (...) si no se les ynpidieran por algunos de la dicha galeaça»³³.

Presenta a continuación sus tres testigos: Juan Vizcayno, de 22 años, vecino del Puerto de santa María, calafate y carpintero; Juan Valenzuela, de 19 años, vecino de Cádiz, grumete; y Alonso Ruyz, de 18 años, también avecindado en Cádiz y grumete.

En general, la declaración de los tres testigos es bastante consistente entre sí. Su testimonio, coincidente pero no idéntico, transmite una impresión de veracidad, en el cual las diferencias ayudan a dar verosimilitud al testimonio más que a desacreditarlo. Ahora bien cuando detallan el papel de Jorge Griego, las declaraciones son prácticamente iguales y todo parece más forzado. No solo se relatan los mismos hechos, sino que en el mismo orden y usando las mismas palabras e incluso frases enteras idénticas. Si tenemos en cuenta la gravedad de los hechos que se narran, la excitación, la confusión e incertidumbre del momento, el que todos ellos notaran lo mismo, en el mismo orden y con las mismas palabras resulta altamente sospechoso y da la impresión de que nos encontramos ante un testimonio bien pulido y ensayado.

Un día más tarde, el dos de mayo de 1566, se intenta tomar testimonio a Jorge Griego pero el acusado asegura no conocer el idioma y el juez suspende la declaración. Se produce ahora un lapso de once meses en el que no se lleva a cabo ningún trámite y el veintidós de marzo de 1567 Jorge Griego se presenta de nuevo a declarar. Afirma ser natural de Candía, de quince años, soltero y sin más oficio que el de paje en naos venecianas. Estando en Cádiz, junto al fuerte de San Sebastián, un contra maestre cuyo nombre no recuerda le pidió que llevara unas botijas de

33. AGI Justicia, 886, n14. 22V.

vino a una barca y aprovechó la ocasión para secuestrarle. Conoce a los tres que le acusan pero a nadie más porque estuvo casi siempre enfermo bajo cubierta. Cuando el motín estaba en la bodega y no sabe nada de la disputa que hubo entre los amotinados ni de si mataron al contraamaestre o a los otros dos levantiscos. Sabe que naufragaron, pero no sabe dónde, luego fue andando a un puerto cuyo nombre no conoce y de allí en barco junto con los tres testigos de la acusación a Cádiz. No sabe qué fue del resto de los amotinados, no guardó a los españoles ni los insulto ni los quiso matar. No sabe escribir, ni conoce el idioma castellano.

Siete días más tarde el procurador de Jorge Griego presenta su escrito de defensa. En primer lugar, niega todas las acusaciones, además el muchacho solo tenía trece años cuando sucedió el motín y él no mandaba en nada por lo que no se le puede hacer responsable. También acusa a los testigos de querer hacerle daño porque no les dio el dinero que le exigieron en el camino de vuelta, y hace una buena pregunta, ¿Por qué iba a volver a Cádiz si era culpable de sedición?

Éste último parece un buen argumento, pero la pregunta realmente interesante es ¿Por qué volvió a Cádiz aun siendo inocente? Estamos hablando de un muchacho griego, que no entiende el castellano, que llegó a la ciudad tras naufragar su barco, un lugar en el que no se supone que conociera a nadie y en el que fue secuestrado y embarcado a la fuerza en una nave cuyo destino desconocía. ¿Qué se le ha perdido entonces en Cádiz? La respuesta se hace evidente en las declaraciones de los testigos de la defensa: el muchacho esperaba encontrar ayuda en Cádiz porque en esta ciudad, bajo el amparo de la comunidad veneciana, se había establecido una sucursal de la casa comercial de su tío. Esta casa parece que era bastante próspera y mantenía buenos contactos con los venecianos porque, como vamos a ver, éstos cuidarán del bienestar del muchacho y se preocuparán de que salga bien parado del juicio.

Lo que se demostrará unos días más tarde cuando la defensa presente un escrito en el que alegando que el grumete está enfermo de calenturas y necesita de cuidados que no puede recibir en la prisión, pide que se le deje libre mientras se sustancia el juicio. El juez aprueba su excarcelación pero impone una fianza de 200.000 maravedíes más los posibles gastos derivados de la sentencia.³⁴ Estamos hablando de una cantidad formidable para ser satisfecha por un simple grumete. Recordemos que un grumete ganaba en aquella época alrededor de 1.000 maravedíes al mes³⁵. Sin embargo, ese mismo día, se presenta un fiador, un tal Julián Estrilion, veneciano, residente en Cádiz, que toma la responsabilidad y para ello obliga su persona y bienes muebles y raíces. Aparece como testigo de la fianza Baltasar Estrilion, también veneciano y seguramente pariente del primero. Está claro que el juez tenía conocimiento de las relaciones del grumete con los comerciantes venecianos y de sus posibilidades económicas y había llegado a la conclusión que una cifra más modesta no iba a servir de impedimento para la fuga si así lo quisiera el preso.

34. AGI Justicia 886, n14. 28V.

35. Jacobs, 1991: 54.

La declaración de los testigos de la defensa comienza el cuatro de abril³⁶. Jorge Griego presenta nada menos que nueve testigos, seis griegos, dos venecianos y un esclavo brasileño que acompañó a los españoles en el viaje de vuelta de Amberes a Cádiz. De ellos, seis trabajan para la misma casa comercial en Venecia, y, aunque todos de ellos son marinos, quizás por casualidad, están en Cádiz a tiempo para dar su testimonio. A todos ellos se les hacen las mismas preguntas, que no tratan del motín en sí sino sobre las circunstancias personales del acusado y su reputación.

Cuatro de los testigos son naturales de Candía y tres de ellos del mismo valle donde nació Jorge Griego, a quien conocen desde niño. Dan la impresión de ser un grupo pequeño, cohesionado, en el que la base la forman los marineros griegos que se van incorporando desde su isla a la empresa veneciana. Una casa comercial unida por lazos de paisanaje y parentesco a la que se han incorporado empleados venecianos en puestos de más nivel. Los intercambios con Cádiz seguramente eran bastante regulares ya que en el momento del juicio había dos naves surtas en la bahía. Es más, el hecho de que Jorge Griego no dudara en volver a Cádiz indica que la presencia de los griegos era permanente en la ciudad y que el grumete estaba seguro de recibir ayuda en ella. La casa debería tener cierto nivel si pudo recuperarse de la pérdida de uno de sus navíos y seguir su comercio con otros dos. Otros dos griegos están vecindados en la ciudad, un calafate y una posadera, a los cuales conoció el grumete tras el naufragio.

Todos ellos aseguran que el muchacho no tendría en la fecha del juicio más de quince años y que no tiene ni tenía fuerzas para guardar un hombre. Lógicamente todos afirman que el grumete es un buen cristiano temeroso de dios. Únicamente el testimonio del esclavo Duarte Sequera se aparta de los demás. Él no solo no pertenece al grupo sino que le conoció en unas circunstancias muy concretas, en el viaje de vuelta. No sabe nada por tanto del motín ni de las circunstancias en que fue embarcado, pero sí que nos ilustra sobre lo que pudo pasar en la nave genovesa que los llevó de Amberes a Cádiz. Sequera asegura:

«A la quinta pregunta dixo que al tiempo que entro en la dicha nao ginovesa en esta bahia de cadiz juan bizcayno contenydo en la pregunta que benya por marinero en la dicha nao pidio prestada una camisa al dicho Jorge Griego el qual le respndyo que no se la podria dar porque la avia menester para si y a esto le replico el dicho juan bizcayno que dixo estando en la dicha nao que si no le dava la camysa que le pedia le acusaria ante la justicia lo qual paso entre ellos en la dicha nao estando presente este testigo»³⁷

Una declaración muy contundente en favor de la defensa pero que en boca de un esclavo negro vamos a ver que no tuvo mucho peso.

No es fácil vislumbrar cuánto hay de verdad en la denuncia contra Jorge Griego. No parece creíble la hipótesis de que la acusación no tuviera ninguna base y que

36. Aquí se produce una contradicción en las fechas que no he podido resolver. Por coherencia cronológica deberíamos encontrarnos en el mes de mayo, pero parece que todas las actuaciones han retrocedido un mes en el tiempo y tanto las declaraciones de los testigos como los alegatos finales de la defensa y la acusación se producirán en el mes de abril.

37. AGI Justicia, 886, n14. 51R.

el grumete se mantuviera totalmente al margen de los acontecimientos. Por otro lado, tiene bastante fuerza el hecho de que no dudara en volver a Cádiz después del naufragio, como si no tuviera nada que reprocharse. Es posible que la clave se encuentre en la relación que se estableció entre el contra maestre y el grumete. Un muchacho de apenas trece años que naufraga en las costas de un país extraño, del que desconoce la lengua y sus costumbres, que un día vagando por la ciudad oye como un compatriota le pide ayuda en su propia lengua y aprovecha para llevarle a bordo a la fuerza. Este secuestrador, que al mismo tiempo se convierte en su apoyo en este mundo extraño y complejo que es la galeaza, es posible que abusara sexualmente de él. Ya hemos hablado de la utilización que se hacía de las agresiones sexuales como una herramienta para afirmar el poder sobre los miembros más débiles del grupo. Podría entorsearse entonces una relación de dependencia entre abusador/secuestrador y abusado/secuestrado donde el único apoyo de la víctima fuera precisamente su victimario, en la que el temor se fundiera con la seguridad que le pudiera proporcionar su apoyo. Incluso sin llegar a tanto, es perfectamente posible que, cuando se produjo el motín, el muchacho se arrimara a sus compatriotas griegos y, si éstos o el mismo Costantín, le mandaron guardar a los españoles, él lo hiciera de la manera natural en un grumete que recibe la orden de un superior. En este sentido es revelador el argumento que da la defensa en la apelación a la sentencia cuando dice:

«...ninguna culpa se le puede ynutar pues es claro que lo hazia por temor no le matasen los que dizen que se avian alçado con la nao y muerto al maestre della y herido a otros...»³⁸

Tras los testimonios, el caso se remite al Consejo de Indias para su sentencia. El licenciado Juan Hermosilla, que había actuado como procurador de Jorge Griego al ser éste menor de edad, emite un poder por el que faculta al mercader veneciano Balthasar Estebony a realizar todas las diligencias propias de un procurador frente al Consejo de Indias en Madrid. Como vemos, las relaciones de este grupo no se limitaban a Cádiz y llegaban hasta la misma corte.

El Consejo de Indias emite la sentencia el 16 de junio de 1567 y le condena a un año de galeras y posterior destierro perpetuo de los reinos de su majestad. Una sentencia muy dura, casi una pena de muerte para un muchacho tan joven. La defensa recurre alegando que el castigo es desproporcionado, no hay pruebas ciertas de su actuación y que si algo hizo fue por temor no por gusto. Solo tiene quince años y es débil, sin duda morirá en galeras. El 19 de junio llega la sentencia definitiva: destierro perpetuo de los reinos de la corona, sin tener que servir en galeras y sin pagar costas.

4. CONCLUSIONES

La presencia veneciana en los puertos de Andalucía no ha sido considerada especialmente relevante por los investigadores. Las difíciles relaciones entre las dos potencias y el hecho de que los intereses comerciales de la república estuvieran enfocados

38. AGI Justicia 886, n14. 56R.

principalmente hacia el Mediterráneo oriental, no ayudaron a que se consolidase una colonia de importancia. A pesar de ello, el estudio de este caso demuestra que la colonia veneciana en Cádiz gozaba de buena salud y mantuvo cierta entidad durante el siglo XVI, aunque las características de su comercio habían cambiado respecto a las centurias anteriores. Tras el descubrimiento de América, Cádiz deja de ser una escala en el trayecto para convertirse en el destino final y, por otro lado, abandonado ya el sistema de *mudas*, ahora son las casas comerciales privadas las que componen el grueso del comercio. Su consulado mantenía contactos con otros grupos de venecianos en Madrid, que les ayudaban en diversas gestiones ante la corte, es decir, formaba parte de una estructura más amplia que servía de apoyo a los venecianos del país. También queda demostrada la existencia de una colonia griega en la ciudad que comerciaba bajo el paraguas de esta estructura. Al menos una de esas casas comerciales helenas era de cierta entidad y contaba con una presencia permanente en la ciudad donde eran tratados por los venecianos como unos súbditos más de la república. La dispersión de las fuentes y el hecho de que en la mayoría de las ocasiones la información que proporcionan sea, como en este caso, incidental, nos impiden manejar cifras o tener una idea de su importancia relativa respecto a otras colonias de extranjeros. No es mucho, pero quizás el principio para proseguir en el tiempo los trabajos de González Arévalo y añadir una nota sobre la presencia griega en la ciudad.

Este trabajo nació para intentar comprender por qué Pedro Menéndez de Avilés se vio obligado a incorporar tantos extranjeros a una expedición cuasi militar de tanta importancia estratégica para la corona. Aun cuando su intención fue siempre mantener bajo un estricto control el acceso de personas y bienes a las Indias, la afluencia de foráneos a las naves que emprendían la travesía al Nuevo Mundo pronto desbordó la capacidad de la incipiente burocracia estatal por contener esta marea. A la dificultad de controlar la entrada de extranjeros por unas fronteras todavía permeables e imprecisas, se unía la indefinición misma del concepto, aún más dentro de la compleja estructura de la monarquía compuesta de los Habsburgo. Y, por otro lado, la debilidad de la estructura demográfica, económica y financiera de los reinos peninsulares convirtió en imprescindible la participación de esos mismos extranjeros cuya presencia se pretendía limitar.

El motín de la galeaza San Pelayo fue una acción premeditada y llevada a cabo por un numeroso grupo de extranjeros que alcanzó el éxito gracias a su conocimiento de los entresijos del barco y a la baja cantidad y calidad de los tripulantes españoles. A pesar de que el adelantado era consciente de los peligros de reclutar extranjeros para las naves que iban a Indias, la crónica escasez de marineros españoles le forzó a darles cabida en su expedición, con las fatales consecuencias que hemos visto. La tensión entre las dos fuerzas enfrentadas, la presión por completar la tripulación de la nave y el veto a la participación de extranjeros, hacían muy difícil la labor de los expedicionarios que, al final, optaban, incluso los mismos dirigentes, por sortear las prohibiciones que ellos mismos tenían que hacer cumplir. En un estado de tal necesidad, las leyes contra extranjeros se convertían prácticamente en papel mojado, unas reglas que nadie dudaba en incumplir entre la indiferencia de todos los implicados.

De modo que el esfuerzo de las autoridades por mantener un control sobre los extranjeros estaba condenado al fracaso desde un principio. Y no solo por la necesidad

de que hemos hablado, sino que en este caso podemos ver como se enfrentaban dos realidades contrapuestas que hacían aún más difícil ese control. Martín Marcos, en su análisis de la población extranjera en Sevilla en 1642, hace notar como al llevar a cabo los censos, sus autores nos trasladan una percepción de la realidad que no era necesariamente compartida por muchos de sus contemporáneos. Al incidir en un concepto de naturaleza rígido y excluyente, las autoridades imponen una visión predeterminada que aísla y descontextualiza al grupo observado³⁹. Del mismo modo, los encargados de controlar el acceso a las naves de las flotas de Indias necesitaban una relación clara de la naturaleza de cada uno de los miembros de la tripulación para controlar el número de extranjeros a bordo y, al hacerlo así, creaban una realidad fija, perfilada, en la que las diferentes «naciones» aparecen separadas nítidamente, ordenadas de la manera que mejor convenía a sus necesidades. Al manejar estos registros como la fuente principal para nuestro estudio, corremos el riesgo de dar por sentada una realidad que, en aquel momento, no era sino el reflejo de las aspiraciones de un grupo social. Hemos visto como la naturaleza era entre esas gentes un concepto fluido, impreciso y cambiante. Tenemos portugueses que pasan durante todo el viaje como españoles, no tanto por un engaño sino como un hecho que no necesita de justificación, que ni siquiera consideran necesario remarcar; franceses que intentan pasar por catalanes aprovechando la semejanza de los idiomas; flamencos que, sin ser españoles, son súbditos de su católica majestad; o levantiscos, un término geográfico sin ninguna connotación política o religiosa.

Los investigadores actuales podemos incurrir en este mismo error al adoptar nuestros modernos esquemas mentales al estudio de una realidad que no los compartía. El hecho de que hoy en día la identidad nacional se acepte de manera universal como una categoría perfectamente delimitada nos puede llevar a pensar en ella no como una construcción cultural sino como una consecuencia del orden natural de las cosas. En ese sentido, la pregunta que nos hacíamos al principio del trabajo se demuestra mal planteada, una víctima de un enfoque anacrónico que trata de establecer conclusiones de una realidad que en ese momento no existía, por lo que cualquier respuesta que consigamos será inevitablemente errónea.

Se hace entonces necesario superar el enfoque nacional y estudiar la presencia de extranjeros no como un problema sino como una realidad incuestionable y ver de qué manera influyó esta diversidad en el modo en que se llevó a cabo la colonización. Frente a las pretensiones de las autoridades, se ha visto cómo las personas que embarcaban en los buques de las flotas de Indias, según sus necesidades, adoptaban una filiación ajena, abrazaban unos ritos religiosos extraños o se sumergían en la lengua de un país extranjero. En resumidas cuentas, aceptaban una identidad concreta solo mientras les fuera conveniente, ajenos a demandas esencialistas que pudieran coartar sus intereses.

39. Martín Marcos, 2023: 29.

BIBLIOGRAFÍA

- Berco, Cristian, *Jerarquías sexuales, estatus público. Masculinidad sodomía y sociedad en la España del Siglo de Oro*, Valencia, Universidad de Valencia, 2009.
- Blanco Núñez, José M.^a, «Las navegaciones oceánicas de la primera vuelta al mundo (1519-1522)», *Cuadernos De Investigación Histórica*, (36), (2019): 187-220.
- Borrego Plá, M.^a Carmen, «Puerto y puerta de las indias: La marinería oceánica hasta 1700», *Archivo Hispalense: Revista Histórica, Literaria y Artística*, 75, (229), (1992): 3-24.
- Braudel, Fernand, *El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Felipe II. tomo 2*, México, Fondo de cultura económica, 2018.
- Calderón Quijano, José Antonio, Sarabia Viejo, María y Pérez-Mallaína, Pablo E., «Fuentes documentales y cartográficas de historia de américa en archivos y bibliotecas españoles y extranjeros», *Documentación y archivos de la colonización española*, Madrid, Ministerio de Cultura, Subdirección General de Archivos, 1980, Vol. I, 13-24.
- Caro Baroja, Julio, *El señor inquisidor y otras vidas por oficio*, Madrid, Alianza Editorial, 1968.
- Crespo Solana, Ana (Coor.), *Comunidades transnacionales: Colonias de mercaderes extranjeros en el mundo atlántico (1500-1830)* Ediciones Doce Calles, 2010.
- Davies, Sirlol y Davis, Jack, L., «Greeks, venice, and the ottoman empire», *Hesperia Supplements*, 40, (2007): 25-31.
- Domínguez Ortiz, Antonio, «Armenios en Sevilla», *Archivo Hispalense: Revista Histórica, Literaria y Artística*, 19, (61), (1953): 189-96.
- Domínguez Ortiz, Antonio, «Conflictividad laboral en el apresto de las flotas de indias», *Rábida*, (1), (1985): 21-4.
- Domínguez Ortiz, Antonio, *Los extranjeros en la vida española durante el siglo XVII y otros artículos*, Sevilla, Diputación de Sevilla, 1996
- García-Baquero González, Antonio, «Los extranjeros en el tráfico con Indias: Entre el rechazo legal y la tolerancia funcional», en Villar García, M.^a Begoña y Pezzi Cristóbal, Pilar (eds.), *Los extranjeros en la España moderna: Actas del I coloquio internacional celebrado en Málaga del 28 al 30 de noviembre de 2002*, Ministerio de Ciencia e Innovación, 2003, Vol. I, 73-99.
- González Arévalo, Raúl, «De la laguna al océano: La presencia veneciana en el golfo de Cádiz (siglo XV)», *Riparia*, (2), (2019): 113-41.
- González Arévalo, Raúl, «Del adriático al atlántico: Venecia y Cádiz entre navegación, diplomacia y comercio (siglos XIV-XV)», *Hispania: Revista Española De Historia*, 80, (264), (2020): 11-45.
- Guerrero Malagón, Cecilio Mariano, «El greco, desde Candía a Toledo», *Toletum: Boletín De La Real Academia De Bellas Artes Y Ciencias Históricas De Toledo*, (16), (1985): 9-28.
- Gil-Bermejo García, Juana y Pérez-Mallaína, Pablo E., «Los andaluces en la navegación transatlántica: La vida y la muerte en la carrera de indias a comienzos del siglo XVIII», *Andalucía y américa en el siglo XVIII: Actas de las IV jornadas de Andalucía y América: Universidad de Santa María de la Rábida, marzo 1984*, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, CSIC, 1985, Vol. I, 271-296.
- Hernández Ciro, Eulalia, «Microhistoria italiana, antropología y archivos judiciales», *Historia y Sociedad*, (30), (2016): 75-104
- Herzog, Tamar, «Naturales y extranjeros: Sobre la construcción de categorías en el mundo hispánico», *Cuadernos De Historia Moderna. Anejos*, (10), (2011): 21-31.

- Herzog, Tamar, *Defining nations: Immigrants and citizens in early modern Spain and Spanish America*, Yale University Press, 2008.
- Jacobs, Auke P., «Migraciones laborales entre España y América: La procedencia de marineros en la carrera de Indias, 1598-1610», *Revista De Indias*, 51, (193), (1991): 523-44.
- Lyon, Eugene, *The Enterprise of Florida. Pedro Menéndez de Avilés and Spanish Conquest of 1565-1568*, Gainesville, University Press of Florida, 1976.
- Marañón, Gregorio, «La vida en las galeras en tiempos de Felipe II», *Ars Medica*, 4, (2005): 217-37.
- Martín Marcos, David, «People of the Iberians Borderlands. Community and Conflict between Spain and Portugal, 1640-1715», Routledge, 2023.
- Mateus Ventura, Maria da Graça A., Quiles García, Fernando, Fernández Chaves, Manuel & Fialho Conde, Antonia, «No somos portugueses sino del Algarve», *La Sevilla lusa: La presencia portuguesa en el reino de Sevilla durante el barroco*, Enredars, 2018, 194-217.
- Mercado, Juan Carlos (Ed.), «Pedro Menéndez de Avilés. Cartas sobre la Florida: (1555- 1574)», Madrid, Iberoamericana, 2002.
- Molina, Fernanda, «La sodomía abordo. Sexualidad y poder en la carrera de Indias (siglos XVI-XVII)», *Revista De Estudios Marítimos y Sociales*, (3), (2010): 9-19.
- Moreno Cebrián, Alfredo, «La vida cotidiana en los viajes ultramarinos», *España y el ultramar hispánico hasta la ilustración: I jornadas de historia marítima*, Instituto de Historia y Cultura Naval, 1989, 113-134.
- Navarro García, Luis, «La gente de mar en Sevilla en el siglo XVI.», *Revista De Historia De América*, (67-68), (1969): 1-64.
- Navarro García, Luis, «Pilotos, maestros y señores de naos en la carrera de las Indias», *Archivo Hispalense: Revista Histórica, Literaria y Artística*, 46, (141), (1967): 241-98.
- Pérez-Mallaína, Pablo E., «Oficiales y marineros de la carrera de Indias (siglo XVI)», *Congreso de historia del descubrimiento: 1492-1556. Actas*, Real Academia de la Historia, 1992, Vol. 3, 27-56.
- Pérez-Mallaína, Pablo E., *Los hombres del océano. Vida cotidiana de los tripulantes de las flotas de Indias, siglo XVI*, Sevilla : Servicio de Publicaciones de la Diputación de Sevilla, 1992
- Pérez-Mallaína, Pablo E., «Los tripulantes de las flotas de Indias», en Lopezosa Aparicio, Concepción (dir.), *El oro y la plata de las indias en la época de los Austrias: [Exposición]*, Fundación ICO, 1999, 69-80.
- Pérez-Mallaína, Pablo E., «Fuentes para el estudio de la vida cotidiana en las armadas de Indias durante los siglos XVI y XVII», *Fuentes para la historia militar en los archivos españoles: Actas VI jornadas nacionales de historia militar, Sevilla, 6-10 de mayo de 1996*, Deimos, 2000, 641-656.
- Pérez-Mallaína, Pablo E., «La autoridad de los generales de la carrera de Indias y la represión de la violencia a bordo: El caso de la flota de la Nueva España de 1571-1572», en Augeron, Mickaël y Tranchant. Mathias (eds.), *La violence et la mer dans l'espace atlantique*, Presses Universitaires de Rennes, 2004, 161-189.
- Pérez-Mallaína, Pablo E., «Generales y almirantes de la carrera de Indias: Una investigación pendiente», *Chronica Nova: Revista De Historia Moderna De La Universidad De Granada*, (33), (2007): 285-332.
- Pérez-Mallaína, Pablo E., «Las ordenanzas de 1534 para la seguridad del tráfico transatlántico», en Calvo, Thomas y Musset, Alain (eds.), *Des indes occidentales à l'Amérique Latine. Vol. I*, Centro de estudios mexicanos y centroamericanos, 2013, 105-118.

- Pérez-Mallaína, Pablo E., «Vida cotidiana en las rutas oceánicas españolas de siglo XVI», *El océano Pacífico: Conmemorando 500 años de su descubrimiento*, Fundación Ramón Areces, 2014, 115-126.
- Pérez-Mallaína, Pablo E., «La aventura de atravesar los océanos en el siglo XVI.», en Fernández-Palacios Carmona, José M.^a (ed.), *Sevilla. la primera vuelta al mundo. 1519*, Sevilla, Consejería de Medio Ambiente, 2015a, 108-110.
- Pérez-Mallaína, Pablo E., «Los hombres de las rutas oceánicas hispanas en el siglo XVI», *Actas de las jornadas de historia sobre el descubrimiento de américa: Jornadas VII, VIII, IX y X (2011, 2012, 2013 y 2014)*, Universidad Internacional de Andalucía, 2015b, 13-36.
- Pérez-Mallaína, Pablo E., *Nafragios en la carrera de Indias durante los siglos XVI y XVII: El hombre frente al mar* Sevilla, Universidad de Sevilla, 2015c.
- Pérez-Mallaína, Pablo E., y Babío Walls, Manuel «El registro de embarcaciones como fuente para la historia naval de la carrera de las Indias», *Documentación y archivos de la colonización española*, Madrid: Ministerio de Cultura, Subdirección General de Archivos, 1980, 1980, Vol. 2, 73-90.
- Sánchez Lora, José Luis, «La inmigración portuguesa en Ayamonte: 1600-1860», *Huelva en su historia*, (1), (1986): 317-31.
- Sanz Ayán, Carmen, «Presencia y fortuna de los hombres de negocios genoveses durante la crisis hispana de 1640», *Hispania: Revista Española De Historia*, 65, (219), (2005): 91-114.
- Tempère, Delphine. «Vida y muerte en alta mar. Pajes, grumetes y marineros en la navegación española del siglo XVII», *Iberoamericana. América Latina, España, Portugal: Ensayos Sobre Letras, Historia y Sociedad. Notas. Reseñas Iberoamericanas*, (2002): 103-20.