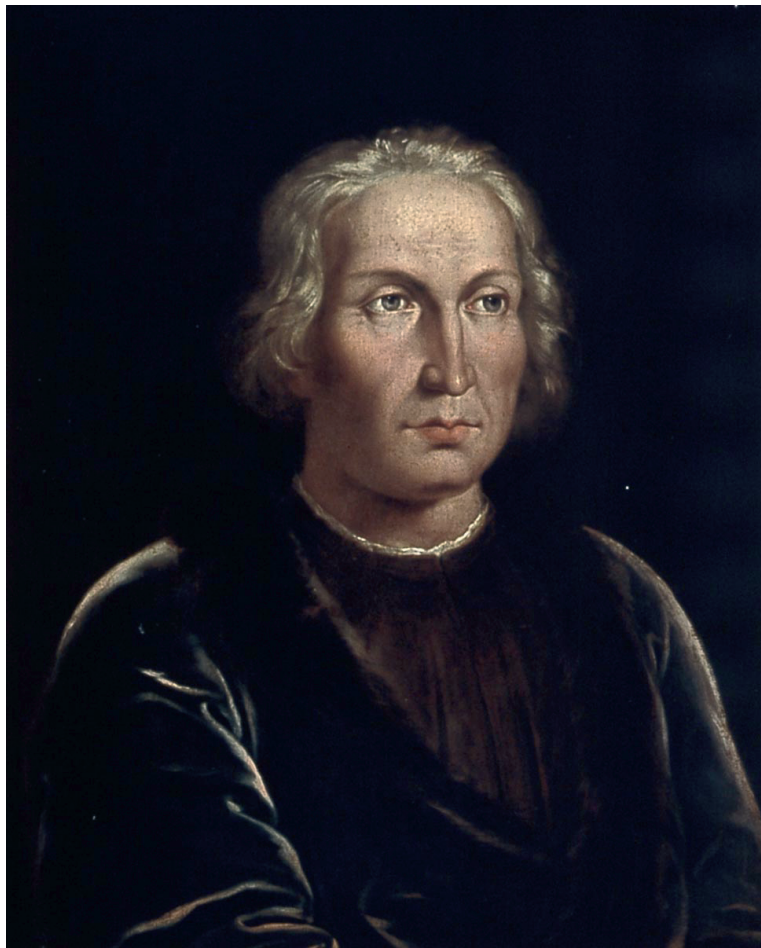


INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL



V CENTENARIO DEL FALLECIMIENTO DE CRISTÓBAL COLÓN

CICLO DE CONFERENCIAS, 18 DE MAYO DE 2006

CUADERNOS MONOGRÁFICOS DEL INSTITUTO
DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL, N.º 50
MADRID, 2006

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL

V CENTENARIO
DEL FALLECIMIENTO DE
CRISTÓBAL COLÓN



CICLO DE CONFERENCIAS, 18 DE MAYO DE 2006

CUADERNOS MONOGRÁFICOS DEL INSTITUTO
DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL, N.º 50
MADRID, 2006

Cubierta: *Cristóbal Colón*
Rafel Tejeo (1798-1856)
Óleo sobre lienzo, 70,5 x 56,5 cm.
Museo Naval, Madrid

© Instituto de Historia y Cultura Naval, 2006
Printed in Spain - Impreso en España
Depósito Legal M. 16.854-1983
ISSN: 0212-468-X
NIPO: 076-06-056-9

Impreso en el C.A.E.

Con todo cuanto se ha dicho y escrito sobre Cristóbal Colón, descubridor y primer Almirante de Indias, el personaje sigue siendo sugestivo y atractivo, sin que a lo largo de los años haya perdido actualidad ni vigencia.

Contorvertida, discutida, pero sobre todo admirada, la imagen de Cristóbal Colón no puede aparecer indiferente, ante la perspectiva histórica de su magna empresa. Y se muestra un foro permanente de análisis que enriquece la aportación histórica bajo sus distintas modalidades. Si en 1492 se abrían a su impulso las puertas de un nuevo mundo, en 1506 la muerte del navegante venía a cerrar un capítulo irrepetible de un sueño que dio vida a un proyecto cuajado en asombrosa realidad.

Al cumplirse el quinto centenario de la muerte del ilustre navegante, el Instituto de Historia y Cultura Naval quiere asociarse a su recuerdo y ha programado este ciclo de conferencias, desde el que sus destacados ponentes resaltarán el sentido y el hito histórico de la conmemoración.

Teodoro de LESTE CONTRERAS
Director del Instituto de Historia
y Cultura Naval

COLABORAN EN ESTE CUADERNO

Cristóbal Colón de Carvajal, es capitán de fragata de la Armada en situación de reserva. Es el descendiente más directo del descubridor de América y actual cabeza visible de esa rama. Los títulos, que todavía subsisten, los ostenta el actual descendiente, junto a los ducados de Veragua y de la Vega, además del marquesado de la isla de La Jamaica. Su vida profesional en la Armada la pasó como oficial embarcado en diferentes tipos de buques, parte de ella como piloto naval embarcado o desempeñando la especialidad de Lucha antisubmarina. En los últimos años acudió en repetidas ocasiones a diversos actos conmemorativos en países de América; algunos como embajador en misión especial a propuesta del Ministerio de Asuntos Exteriores. Cristóbal Colón es un estudioso de la Historia, especialmente dedicado a ese período que comprende los principales descubrimientos geográficos llevados a cabo por españoles y portugueses a lo largo de los siglos XV y XVI, tema sobre el que con frecuencia dicta conferencias en las universidades de los países que visita. En la actualidad trabaja en una empresa civil.

Mario Hernández Sánchez-Barba, es catedrático de Historia Contemporánea de América de la Universidad Complutense de Madrid. Su denso currículum y extensa y brillante trayectoria profesional, que abarca desde su licenciatura en Historia en la Universidad de Valencia con premio extraordinario (1949) y el doctorado en Historia e Historia de América en la Universidad Complutense de Madrid, también con premio extraordinario (1952) hasta voluminosa producción bibliográfica (cincuenta libros de análisis históricos americanistas y unos doscientos trabajos monográficos en revistas españolas y extranjeras), pasando por una amplia y fecunda labor docente universitaria (176 tesis de licenciatura y 111 tesis doctorales), como adjunto, encargado de cátedra, catedrático y fundador del Departamento de Historia de América y de la Facultad de Filología inglesa de la Universidad Complutense de Madrid, hacen que tengamos que utilizar necesariamente tan sólo un extracto para hacer su presentación aquí por exigirlo la estructura de este Cuaderno. Fundador y director de las revistas *Quinto Centenario* (1981-1992) y *Mar Océano* (1992-2006), Mario Hernández Sánchez-Barba se jubiló de la cátedra en 1990 y desde entonces es catedrático emérito de las universidades «San Pablo» y «Francisco de Vitoria».

SUMARIO

	<u>Pág.</u>
Apertura. Teodoro de Leste Contreras, Contralmirante	9
<i>Colón como navegante</i> , por Cristóbal Colón de Carvajal, Capitán de fragata.....	13
<i>Cristóbal Colón en presencia de la muerte (1505-1506)</i> , por Mario Hernández Sánchez-Barba, catedrático de Historia Contemporánea de América.....	35

APERTURA

Teodoro de LESTE CONTRERAS
Contralmirante

El 20 de mayo de 1506, fallece en Valladolid Cristóbal Colón, Almirante del Mar Océano; con su fallecimiento desaparece una figura que ya pertenecía al pasado, desaparece la figura que cambia la Historia del Mundo, que cambia la faz del mundo, desaparecía el inspirador del comercio mundial.

Tratado por reyes, príncipes, y las más altas jerarquías sociales de la época, murió en el más completo anonimato, como un desconocido menesteroso.

Hablar de Cristóbal Colon en el quinto centenario de su fallecimiento no deja de ser una aventura y una osadía para un neófito en las lides de la historiografía, como quien en este momento les dirige la palabra; pues desde entonces hasta ahora ha estado envuelto en numerosos enigmas.

De origen gallego, catalán, mallorquín, castellano, portugués, judío, genovés, Colón eran un hombre, diría que, apasionado y generador de pasiones. Cuenta poco, calla más, genio mal comprendido. Su biografía encierra pocos datos seguros y muchas dudas. La falta de noticias quizás venga de un estudiado y cuidadoso silencio.

Tal vez Colón no fuese profesionalmente un marino, nunca hizo afirmación de haber ejercido el mando de buque alguno; había navegado bastante, leído más, con grandes conocimientos en Cosmografía y de dibujo de mapas, bagaje suficiente para saber y comprender la navegación por estima y astronómica.

Durante muchos siglos, filósofos, teólogos y hombres de ciencia habían asegurado que la tierra era plana y que su límite occidental, más allá de Finisterre y del estrecho de Gibraltar, lo constituía un mar infernal, tenebroso y todo aquel que se aventuraba por sus aguas no regresaba nunca, engulli-

do por terribles abismos o devorados por monstruos inimaginables que lo poblaban.

Colón no fue el primero en creer que la tierra era redonda. Mientras que Colón estudiaba las cartas de navegación, proponía e iniciaba su primer viaje, era conocido el primer globo terráqueo creado por el fabricante alemán Martín Behaim. Hacia mediados del siglo XVI, los mapas y globos eran habituales y su creciente popularidad tuvo consecuencias trascendentales.

En los puertos atlánticos europeos ya se contaban historias, en esa época, de personas, de semi-legendarios hombres que habían atravesado tan proceloso mar y encontrado tierra al otro lado, por lo que no debería ser imposible llegar por mar a la tierra que Marco Polo había alcanzado.

¡Que lejos estaba Cristóbal Colón de saber que entre Europa y, Catay y Cipango como se denominaba entonces a China y Japón, había un continente, ignorado por todos! ¡Que lejos estaba Colón de conocer que había abierto la puerta para la incorporación a la civilización occidental de otras civilizaciones, hasta el momento aisladas, cuyo entramado daría lugar al desarrollo de un nuevo pensamiento estratégico, la aldea global, la tierra corazón, y la incidencia de la Mar sobre la tierra, que tanto darían que hablar en siglos posteriores y que crearían auténticas escuelas de pensamiento geoestratégico!

El proceso de transformación, de evolución, en las relaciones iniciales de estos pensamientos geoestratégicos globalizadores de una sola identidad que se iba a generar, del ser humano, tendría tres actores, factor común del proceso: los capitanes de los barcos, los colonos y los comerciantes, que darían lugar a un nuevo y revolucionario sistema de gobierno: el de los virreinos, y a todo un complejo y nuevo sistema legislativo: al Consejo de Indias y a la Casa de Contratación.

La idea de Cristóbal Colón de abrir al tráfico marítimo el comercio de las especias dio lugar a un potente intercambio comercial; se introducen en el

Nuevo Mundo animales de carga, animales domésticos y a una gran variedad de semillas, y, se podría decir, que se inicia la importación de otros productos que se convierten rápidamente en alimentos imprescindibles de la alimentación europea, la patata, el chocolate, y otra serie de productos; más adelante se produce el descubrimiento de la quina, elemento fundamental para la curación de determinadas enfermedades, descubrimiento que fue apropiado y explotado por otras naciones europeas.

Colón inicia el viaje del Descubrimiento con una nao de 100 toneles y dos carabelas, una de 60 toneles *La Pinta* y la segunda de 40 toneles *La Niña*. Para el segundo viaje prepara una flota de 17 buques, 5 naos y las restantes carabelas y chalupas llamadas de San Vicente por su origen en San Vicente de la Barquera. Y así, en sucesivos viajes Colón llegó a utilizar una treintena de embarcaciones, dando lugar a múltiples estudios en busca de una calificación específica del tipo de embarcación pero, al mismo tiempo a un estudio de la calidad de los alojamientos de las dotaciones y de los colonos que se transportaban al nuevo mundo, y el tonelaje de los buques necesarios para transportar personal, albergar su sustento en la mar y a la consabida necesidad del traslado de animales y semillas, fuente esencial para el sustento de los colonos.

Hay quienes basan los orígenes genoveses y judíos de Colón en su gran capacidad negociadora. Las Capitulaciones de Santa Fe, no aceptadas por el rey Juan de Portugal, podríamos considerarlas en términos de hoy día, como *leoninas*, ataban de pies y manos a los Reyes españoles: Títulos como Almirante del Mar Océano, Virrey, Gobernador, prebendas económicas como diezmos y ochavos sobre las mercaderías. La fecha del Descubrimiento fue el comienzo de la entrada en uso de dichas Capitulaciones.

Colón fue gobernador hasta mayo de 1499 en que llega Francisco de Bobadilla con el encargo de averiguar los desmanes políticos y supuestas ocultación de bienes a la corona de Castilla. Mantuvo el título honorífico de Virrey hasta que en 1511, el rey Fernando el Católico aceptó le sentencia del Consejo Real de Castilla, le exoneró de los cargos y le restituyó el honor en otros términos. Murió sin saber a cuanto ascenderían sus rentas.

Quinientos años después de su muerte, Cristóbal Colón sigue siendo un personaje controvertido, sujeto a los análisis de multitud de estudiosos. Para la Armada resulta un ineludible deber de gratitud conmemorar la efeméride de quien fue el albor de una nueva España. Censurado por unos, quienes de forma tendenciosa y partidista atribuyen a los españoles la muerte de miles de indígenas, y, alabado por otros de forma ensoberbecida. Cuando España miró a la mar fue grande, potente, envidiada, ejemplo de estado moderno, de legislación, de desarrollo orgánico. En esto también tuvo Cristóbal Colón una participación importante.

Cristóbal Colón es nuestro primer Almirante de la Mar Océana. Una de las figuras más señeras de la historia naval española, primero en la Marina de Castilla, luego en la Real Armada, quien rindió en un servicio inigualable a la Corona y a España, y a quien al menos la Armada le debe un reconocimiento de gratitud.

COLÓN COMO NAVEGANTE

Cristóbal COLÓN DE CARVAJAL
Capitán de fragata

Cristóbal Colón es uno de los personajes históricos sobre el que existe mayor conocimiento, aparte de los enigmas que están en la mente de todos, debido a la cantidad de documentación que sobre él existe. Pero también es cierto que de su vida anterior a la llegada a Portugal queda en una nebulosa. Sin embargo, sería de mucha utilidad conocerla, porque nos ayudaría a comprender como pudo adquirir los conocimientos que luego fueron imprescindibles para alcanzar el triunfo. Entre ellos destaca su amplia experiencia en la mar en una época en la que la navegación tomaba una nueva dimensión. Diríamos que le tocó vivir unos tiempos de transición en los que cambiaron los barcos, con el nacimiento de la ágil carabela, el escenario, que pasó del limitado Mediterráneo al Atlántico grandísimo y la manera de navegar, al adoptar la navegación astronómica como complemento a la de estima.

Al abandonar la vista de la costa y adentrarse en el Océano, ya no eran de utilidad los portulanos ni la navegación de estima anteriores. Había que mirar el cielo y situarse por los astros, como aprendieron a hacer los portugueses en sus viajes africanos. En el país vecino también nació la carabela, buque pequeño, ligero, de poco calado y distinto aparejo, pero mucho más apropiado para explorar que las pesadas naves comerciales que se utilizaban en toda Europa.

No sabemos con certeza cuando nació el proyecto en la mente del navegante genovés, pero podríamos decir que fue a raíz de su matrimonio con Felipa Muñiz Perestrelo, cuando tuvo acceso a los papeles de su suegro Pedro Perestrelo, que había sido un gran hombre de mar. Desde aquel momento inició una preparación sistemática para llevarlo a cabo.

El fundamento teórico del proyecto comenzó por el conocimiento que tuvo de la existencia de una carta del matemático Paolo del Pozzo Toscanelli al canónigo portugués Fernao Martíns. El florentino exponía la posibilidad de llegar a la India por el oeste, cruzando un estrecho mar que sería navegable en pocos días, llegando incluso a enviar un mapa explicativo a requerimiento del monarca lusitano Alfonso V. Según Hernando Colón, su padre llegó a escribir

a Toscanelli, quien le envió copia de la carta y ante nuevas preguntas de Colón, el matemático y geógrafo acompañó su respuesta ilustrada por un mapa.

El texto de dicha misiva figura en las obras de Hernando y de fray Bartolomé, y este último afirma haber visto el mapa. El aspecto fundamental era la distancia, según puede leerse.

«...del muy breve camino que hay de aquí a las Indias, adónde nace la especiería, por el camino de la mar, más corto que aquel que vosotros haséis para Guinea...»

Poco más adelante añade el florentino:

«Y de la ciudad de Lisboa, en derecho por el poniente, son en la dicha carta veinte y seis espacios y en cada uno dellos hay doscientas y cincuenta millas hasta la nobilísima y gran ciudad de Quinsay...»

Según ambos biógrafos, el plan de Toscanelli se complementaba con lo que podía leerse en la “Imago Mundi” de Pierre D’Ailly, donde según Esdrás, la masa terrestre ocupaba seis partes y los océanos una sola.

También se apoyaba en Alfragano, quien sostenía que la medida del grado terrestre equivalía a $56 \frac{2}{3}$ millas y en otros sabios o viajeros, como Aristóteles, Averroes, Plinio, Estrabón y Marco Polo.

Como medida de ésta, Colón tomaba la milla romana de 1480 ó 1477,5 metros, aún menor que la anterior.

Como resumen, puede decirse que el círculo máximo ecuatorial que es de 40.000 kilómetros, era para él de 30.000 ó 20.400 millas ó 5.100 leguas, pues cada una de éstas equivalía a cuatro millas. Esto significa que el mundo era para Colón un 25% menor de su medida real.

Basándose en todo lo anterior, a finales de 1484 el navegante expuso su plan al Rey de Portugal, a quien admiraba, porque según dejó escrito, *entendía de descubrimientos más que ningún otro*. El asunto pasó para informe a la Junta de los Matemáticos, presidida por Diego Ortiz de Villegas, obispo de Ceuta, quien contaba con el apoyo de dos cosmógrafos de renombre como fueron Maese Rodrigo y Joseph Vizinho, siendo este último discípulo de Abraham Zacuto. La opinión de la Junta fue adversa, así como la respuesta del monarca, pues a la opinión de los sabios se unían las peticiones de Colón que consideraba desmesuradas.

Sin embargo, debió quedar en el terreno de lo posible. Según nos cuenta Hernando, por consejo del obispo de Ceuta, el monarca decidió el envío en secreto de unas carabelas que se adentrasen en el Atlántico y comprobasen la veracidad del plan colombino. De esta forma, en caso de éxito en la empresa, evitaría conceder los privilegios solicitados.

La Historia nos dice que dos años más tarde, en 1487, salió de Azores una expedición dirigida por Fernao Dulmo y Joao Estreito a bordo de dos carabelas con la misión de navegar hacia el oeste. El viaje resultó un fracaso, al encontrar por la proa los vientos del oeste propios de esas latitudes, que retrasaron su avance y les obligaron a regresar con las manos vacías. ¿Fue este el viaje al que se referían ambos biógrafos colombinos?

La propuesta ante la Corte de los Reyes Católicos también sufrió su rechazo inicial.

Los monarcas encargaron a una Junta asesora su opinión sobre la propuesta colombina, bajo la dirección de fray Hernando de Talavera. El dictamen expresado fue adverso, mas hay un detalle que indica que el escepticismo no fue completo entre los miembros de la Junta y es que los monarcas efectuaron algunos pagos de pequeñas cantidades, pretendiendo retener a Colón. Si no lo hubieran visto viable en absoluto, lo hubieran despedido desde el primer momento.

Además de la existencia de un plan teórico, se requería alguien que lo llevara a la práctica y para ello se preparó el futuro Almirante con gran dedicación y profesionalidad.

Analicemos su presencia en los lugares más avanzados del océano Atlántico, pues esto le permitió escuchar de boca de los habitantes de cada lugar, las noticias de tierras que existieran más allá. Al mismo tiempo, las navegaciones le proporcionarían un conocimiento completo de los vientos y las corrientes del océano, diferentes en cada zona. Mucho debió a su matrimonio con Felipa, que le abrió la puerta para viajar a las posesiones portuguesas en África, algo que le hubiera estado vedado en otra circunstancia, pues el monarca luso era muy celoso del secreto de los lugares y sus derrotas, con una hermética política de sigilo que llevaba a prisión a quien los revelara.

El navegante llegó a Lisboa en el año de 1476 y vivió en ella hasta 1485, a excepción del tiempo pasado en Porto Santo y el empleado en los viajes.

Centro cartográfico de primer orden, reunía todo el saber y los nuevos avances en el arte de la navegación. La ciudad era la base de partida de las expediciones portuguesas a lo largo de la costa africana. Cristóbal Colón se juntaba con navegantes a los que vendía las cartas náuticas que dibujaba. Pero sobre todo, buscaba noticias relacionadas con las tierras situadas allende el Océano, como aquella que supo de boca del piloto Martín Vicente quien, hallándose navegando muy a poniente del cabo San Vicente había recogido de las aguas un madero labrado, aunque no por herramienta de hierro.

En 1477 viajó a Bristol y a Galway (Irlanda). Desde allí se dirigió a Thule, actual Islandia y Hernando Colón dice que su padre *navegó 100 leguas mas allá de Thule...* No hizo ninguna referencia a las sagas nórdicas, pero anotó la llegada a sus costas de dos cadáveres humanos con rasgos que parecían asiáticos.

En otoño de ese año, cuando contrajo matrimonio con Felipa Moniz, se fue a vivir a Porto Santo, en las Madeira, donde nació su hijo Diego en 1478. Allí también recogió leyendas de boca de los marineros y apuntó que habían aparecido maderos labrados, así como cañas tan gruesas que, de un nudo a otro cabían cinco garrafas de vino.

Desde Madeira, en los años 1482 y 1483, hizo dos viajes en carabela hasta el golfo de Guinea y conoció el fuerte de la Mina, donde los portugueses recogían el oro de yacimientos cercanos. Durante estos viajes se familiarizaría con el retorno africano conocido como *La volta da Mina* que implicaba adentrarse en el Atlántico y, pasando por las islas de Cabo Verde ascender hasta alcanzar la latitud de las Azores. Allí se ponía rumbo al este para aprovechar los vientos de Poniente que les conducían a Lisboa. Era la manera de evitar las dilatadas travesías, con el viento y las corrientes de proa, que hubiesen tenido que hacer en el caso de seguir hacia el norte la costa africana.

En las Azores recogió la curiosa información de que a sus playas habían llegado cadáveres humanos de facciones distintas de los europeos y habían llegado a verse almadías de gente extraña.

En estos años recorrió todos los archipiélagos del Atlántico por diversos motivos y estos viajes le sirvieron para adquirir un conocimiento completo sobre los vientos y las corrientes del Océano. En ellos también observaría de los portugueses la práctica de la navegación de altura y el modo de obte-

ner la latitud del lugar en que se hallaban tomando, con el astrolabio o el cuadrante, la altura sobre el horizonte del Sol o de la estrella Polar. La demostración práctica de que asimiló estos conocimientos se manifiesta por los siguientes hechos.

El primero de ellos, es la acertada elección del punto de partida de sus expediciones descubridoras. En todos sus viajes al Nuevo Mundo, a excepción del tercero por otros motivos, partió de La Gomera, situada en el flujo de los alisios. Si bien puede alegarse que en la primera ocasión se vio forzado porque el Tratado de las Alcaçovas le impedía navegar al sur de las Canarias, en las restantes ocasiones dicha limitación había desaparecido.

En segundo lugar, por la preparación de los buques que iba a llevar. En el puerto de Palos de la Frontera, entre la treintena de carabelas existentes buscó dos que tuvieran aparejo redondo. Sólo pudo hacerse con la *Pinta*, que sabemos que era *carabela de armada o aparejada al modo de Andalucía*, pues la pequeña *Niña* portaba aparejo latino. La nao *Santa María*, como nave de carga que era, estaba aparejada en redondo.

Las carabelas empleadas en aquellos años para las exploraciones, solían llevar aparejo latino porque este permite ceñir más el viento. Sin embargo, cuando se ha de navegar con vientos largos no mantienen un rumbo tan estable como cuando se llevan velas cuadas. Además presentan dificultad para hacer las viradas en redondo, a poco que arrecie el viento, porque se requiere habilidad y la fuerza de varios hombres para cambiar de banda el car de la vela. Dicha maniobra resulta peligrosa con fuerte viento. Si analizamos los requerimientos de tripulaciones, diremos que la carabela latina requiere una dotación más numerosa porque la maniobra de virada se hace más compleja que con aparejo redondo.

Por ello, cuando la flotilla del primer viaje alcanzó las Canarias, Colón mandó convertir la carabela *Niña* en redonda. La operación tenía cierta envergadura pues no se reducía a cambiar las velas latinas, de forma triangular, por otras de perímetro cuadrado o rectangular, sino que también implicaba cambiar los palos, su verticalidad y el lugar de asentamiento de estos sobre la quilla.

La diferencia entre los centros vélicos entre una vela latina o redonda con las que podía ser aparejado un palo de una carabela hace pensar que fuese necesario el desplazamiento de la fognadura (que es la abertura en la

cubierta por la cual pasa el mástil, cuya parte inferior apoya en la quilla). Es decir, que es probable que tuvieran que abrir nuevos agujeros en la cubierta y tapar los anteriores. Así debieron ser las modificaciones llevadas a cabo en Gando (Las Palmas).

Con el cambio del aparejo de latino a redondo, la carabela quedaba reducida en su capacidad de ceñida, conveniente esta para las exploraciones en pequeñas ensenadas, a cambio de mejorar sus características de navegación con vientos largos. De lo anterior se deduce que Colón sabía antes de salir que en su regreso también iban a encontrar vientos largos y no de proa. Luego, antes de partir, en su mente ya estaba la decisión de emplear una derrota de retorno diferente a la de ida.

Contaba con que la travesía desde Canarias se iba a realizar con vientos por la aleta y estuvo en lo cierto, pero cuando llegó el momento de iniciar el viaje de regreso, no dudó en ascender hasta el paralelo de los 38° norte pues conocía, como habíamos visto, la existencia en esas latitudes de vientos de Poniente que les llevarían a las Azores.

La elección correcta de la derrota del tornaviaje es mucho más importante que haber acertado con la de ida, porque ésta era más intuitiva para cualquiera que estuviera familiarizado con las navegaciones a los archipiélagos de Cabo Verde y Canarias. Dichas islas y la costa occidental portuguesa están barridas de forma constante por la rama oriental de los alisios. Volver por un camino diferente es un gran mérito del Almirante que suele pasar desapercibido a los historiadores.

Como muestra comparativa, merece ser comentado lo ocurrido en el Pacífico. En este océano, con similares características, en cuanto a la circulación de los vientos, que la existente en el Atlántico, los españoles tardaron 43 años en hallar la derrota de regreso desde la Filipinas a la costa oeste americana y realizaron, antes de conseguirlo, cinco intentos frustrados. El primero de ellos fue con motivo de la expedición de Magallanes y Elcano. Gonzalo Gómez de Espinosa, a bordo de la *Trinidad* intentó sin éxito el regreso por el este, mientras Juan Sebastián Elcano eligió la circunnavegación del continente africano, siguiendo la ruta de los portugueses. Tras él, lo intentaron en vano Saavedra en dos ocasiones (1528 y 1529), Bernardo de la Torre en 1543 y Ortiz de Retes en 1545. Al fin, en 1565, el fraile navegante Andrés de Urdaneta, logró alcanzar la costa oeste del continente americano ascendien-

do hasta los 42° de latitud norte, en similitud a lo realizado por Colón. Es de justicia añadir que aun cuando este viaje ha alcanzado la gloria de la primacía para la mayoría de los autores, existió otro anterior bajo el mando de Alonso de Arellano, quien el mismo año recorrió una derrota muy parecida adelantándose dos meses a Urdaneta, navegación sobre la que hay muy pocos datos.

Precisamente la existencia de dos derrotas diferentes para la ida y la vuelta, que estaba claro para el marino genovés y que constituían la esencia del viaje, no era tan evidente para los demás. Al observar la constancia de los vientos del noreste que empujaban por la popa a las carabelas, los tripulantes del primer viaje pensaron, con cierta lógica, que a la vuelta a España los encontrarían de proa, lo que alargaría muchísimo el viaje, con peligro de que faltasen los víveres y el agua. Ante este temor, el 22 de septiembre comenzaron las murmuraciones y el 6 de octubre saltó la chispa del motín, que el Almirante resolvió con el apoyo de Martín Alonso Pinzón, quien debía conocer el plan colombino desde antes de partir y llevaba una carta de marear que aquel le había entregado.

Éste es para mí el motivo del motín, porque hasta el momento la navegación transcurría apacible y el único motivo de inquietud pudieron constituirlo la presencia de los sargazos. En breve tiempo se acostumbrarían a la presencia de las algas flotantes y se tranquilizarían al comprobar que no interrumpían el avance de las carabelas. Sin embargo, algunos marineros podían haber oído hablar de la insuficiencia de víveres y de agua en anteriores expediciones emprendidas hacia Poniente como la de Fernao Dulmo o de las leyendas que hablaban de un piloto anónimo que recorrió el océano, encontrando de forma casual nuevas tierras al otro lado y que regresó exhausto, para morir poco después, por faltarle los bastimentos y el agua en tan largo viaje. El hecho fue recogido por Las Casas en su libro *Historia de las Indias*.

Para conocer cuales eran los conocimientos que poseía Cristóbal Colón, no hay nada más apropiado que leer lo que el expresó de sí mismo en la Carta a los Reyes de 1501:

«Muy altos Reyes: De muy pequeña edad entré en la mar navegando, y lo he continuado hasta hoy: la misma arte inclina, a quien la prosigue, a desear saber los secretos de este mundo; ya pasan de cuarenta años

que yo soy en este uso. Todo lo que hasta hoy se navega he andado. Trato y conversación he tenido con gente sabia, eclesiásticos y seglares, latinos y griegos, judíos y moros, y con otros muchos de otras sectas; a este mi deseo hallé a Nuestro Señor muy propicio, y hobe del para ello espíritu de inteligencia. En la marinería me hizo abundoso; de Astrología me dio lo que abastaba, y así de Geometría y Aritmética, e ingenio en el ánima y manos para dibujar esta esfera, y en ella las ciudades, rios y montañas, islas y puertos, todo en su propio sitio».

Al principio de esta presentación decíamos que Cristóbal Colón vivió una época de cambios en la forma de navegar. Veamos como se fueron produciendo.

A partir del siglo XIII, aumentaron los intercambios comerciales y con ellos el tránsito marítimo de mercancías. También en aquellos años se fue generalizando el uso de la aguja de marear a bordo de los barcos. Ambas razones justificaron el nacimiento del portulano. Éste era un modelo de carta náutica para la navegación costera, en la que figuraban las líneas de costa y los accidentes geográficos. Los puertos más importantes eran el origen de los haces de rumbos que conducían a otros puertos. Estaba pensado para la navegación de estima, pues requería el empleo de la aguja para navegar al rumbo indicado, mientras la distancia a navegar, medida en una escala llamada *el tronco de leguas*, se iba estimando a ojo por el piloto según la mayor o menor velocidad de la nave. De ahí surgió el nombre de navegación de estima. Nacidos los portulanos para el Mediterráneo, se utilizaron también en las costas europeas del Atlántico, llegando a representar en ellos las islas imaginarias y sobrecogedoras representaciones de monstruos marinos.

Al comenzar las exploraciones portuguesas a lo largo de la costa de África, nace la necesidad de abandonar la vista de tierra para adentrarse en el océano para evitar los vientos contrarios de los retornos que impiden avanzar. En estos casos no eran de utilidad ni los portulanos ni la navegación de estima a la que estaban acostumbrados. Había que mirar al cielo y situarse por los astros como comenzaron a hacer los portugueses.

Para determinar el *punto o posición* de la nave, desde la segunda mitad del siglo XV, se recurría a la navegación astronómica de forma parcial. Los cálculos que en la actualidad proporcionan la latitud y longitud se desconocían entonces y sólo empleaban la latitud observando el sol o la estrella Polar.

En aquellos tiempos, se recurría a medir la altura de la Polar, es decir, el ángulo formado entre ella y la horizontal, basándose en que la altura del Polo es igual a la latitud del lugar.

También podía hallarse ésta por medio de la altura meridiana del sol, que es la alcanzada por el astro rey en el momento diario de su culminación. Este segundo procedimiento, requería disponer de los valores de la declinación solar. Los valores de ésta se podían obtener desde el siglo XIII en las tablas que contenía el *Libro del saber de la Astronomía* de Alfonso X el Sabio. En el siglo XV fue publicado el *Almanach Perpetuum* del español Abraham Zacuto para los años 1473 a 1476, aunque se le aplicaban correcciones que prolongaron su uso hasta más allá del año 1600. Se sabe que Cristóbal Colón se hizo con un ejemplar de dicha obra y que lo llevaba consigo en el cuarto viaje, pues fue utilizado para predecir un eclipse de luna según figura en el relato de Hernando.

No se conocía ningún procedimiento para determinar la longitud, salvo el excepcional de los eclipses, solo para los más avezados sabios astrónomos y en plan teórico, puesto que en la práctica se hacía imposible, al no poder medir el tiempo con exactitud. Cristóbal Colón lo intentó en dos ocasiones con malos resultados.

Hernando Colón, con ocasión de la Junta de Badajoz de 1524, fue el primero en exponer la solución teórica del problema del cálculo de las longitudes, basándose en el uso del reloj. Con ello se anticipó a Gemma Frisius, quien expuso su método en el año 1530. Se fundamentaba en que la diferencia de longitud entre dos lugares geográficos es igual a la diferencia horaria entre ambos. Debido al movimiento diario de rotación de la tierra en veinticuatro horas, a cada 15 grados de variación en el meridiano le corresponde una hora de horario del lugar. Pero el problema continuó sin solución práctica por mucho empeño que pusieron los cosmógrafos y navegantes, pues para el cálculo se requería un reloj suficientemente preciso. Con las ampolletas de media hora era imposible y el reloj de péndulo no tuvo uso a bordo debido a que la regularidad de su movimiento quedaba alterada por el balance y cabezada del buque. Hasta la invención del cronómetro de resorte, que apareció en la segunda mitad del siglo XVIII, no se resolvió el problema.

Los escasos instrumentos náuticos empleados para determinar la situación del buque eran los siguientes: la aguja de marear, el cuadrante, el astrolabio náutico, la ballestilla, la ampolleta y el escandallo.

Existe constancia de que Cristóbal Colón sabía manejar el astrolabio y el cuadrante, por haberlo aprendido de los portugueses. En una apostilla de la *Imago Mundi* escribió:

«A menudo navegando al Sur de Lisboa a Guinea, observé con diligencia la derrota, como suelen hacer los pilotos y marineros y después tomé la altura de sol con cuadrante y otros instrumentos muchas veces...»

En su primer viaje llevaba cuadrante y astrolabio y hay varias referencias a su uso en el Diario. Los días 30 de octubre, 2 de noviembre y el 21 de dicho mes habla del uso del cuadrante. El 3 de febrero de 1493 figura que tomó la altura de la estrella Polar con cuadrante y astrolabio.

También hay noticias de estos instrumentos en la carta-relación de tercer viaje; donde se lee:

«Navegó quatroçientas y ochenta millas que son çiento e veynte leguas adonde en anocheciendo tenía la estrella del norte en cinco grados...»

En otro lugar de ella dice:

«...en ello de la estrella del norte tomé yo gran admiración y por esto muchas noches con mucha diligencia volvía yo a poner la vista en ella con el cuadrante...»

Del cuarto viaje también se conserva la observación del puerto de Santa Gloria, en Jamaica en el año 1504, la más precisa de todas las que hiciera.

A lo largo de sus navegaciones hay muchas referencias a la Polar, alguna de ellas tan interesantes como la que anota durante su tercer viaje en la zona del golfo de Paria. Dice que en el paralelo de las Azores la estrella del Norte no está en el mismo polo sino que describe un círculo de 5 grados y que ha observado que en la zona tórrida, el círculo descrito por la Polar es de 10 grados. Hernando escribe:

«Estando ya a mediados de julio, dice que tomó la altura del Polo con gran diligencia y mucha certidumbre, y halló grande y maravillosa diferencia de lo que solía suceder en el paralelo de las Azores. Porque allí cuando estaban las guardas en el brazo derecho, esto es en la parte de Oriente, entonces la estrella del Norte se halla más baja, y luego se iba encumbrando; de modo que, cuando las guardas estaban encima de la

cabeza, entonces la Polar tenía de altura dos grados y medio, y luego que pasaba de allí, volvía a descender los mismos cinco grados que había subido”...” Y que entonces, en el paraje donde estaba de la zona tórrida, resultó muy en contrario, porque estando las guardas en la cabeza, hallaba que la Polar se había encumbrado seis grados, y cuando las guardas pasaban al brazo izquierdo, al cabo de seis horas halló la estrella Polar en once grados de altura; después, a la mañana, las guardas pasaban a los pies, aunque no se veían por estar muy bajo el Polo, la Polar tenía de altura seis grados, y describía un círculo cuyo diámetro era de diez...»

Cristóbal Colón no supo hallar una justificación adecuada al fenómeno, que hoy sabemos que es debido a la refracción atmosférica, mas sorprende su inquietud intelectual y sus dotes de observación. Es la curiosidad que siente el hombre de ciencia moderno por conocer la causa de los fenómenos que presencia. Colón se valía de la observación y la experiencia personal, que contrastaba con las teorías de los sabios, como modo de conocimiento.

En cualquier caso, esta observación sobre el diámetro del círculo recorrido por la estrella es importante para saber que corrección había de aplicar a la altura medida de la Polar, en función de la posición de las guardas, para obtener la latitud correcta.

El movimiento de la Polar va desde la posición más baja de 5°, con las guardas en el brazo derecho. Desde allí, la estrella va ascendiendo mientras recorre un círculo en sentido contrario a las agujas de un reloj y alcanza su mayor altura de 10° cuando las guardas están en el brazo izquierdo.

La anterior explicación se refiere al llamado *Hombre del Polo*, que era una figura imaginaria que situaban de pie en el firmamento y de espaldas al observador (para Colón). La polar ocupaba su ombligo, la cabeza en el zénit, el brazo derecho hacia el este y el izquierdo hacia el oeste. La figura y las posiciones intermedias entre un brazo y la cabeza o los pies, delimitaban ocho ángulos de 45 grados. La figura servía para conocer las horas nocturnas transcurridas, a modo de reloj nocturno, pues a cada 45 grados de movimiento de las guardas de la Polar (Kochab, de la Osa Menor) le correspondían tres horas de tiempo. Cuando aparecieron los almanaques, éstos indicaban diariamente la posición de las guardas a medianoche.

Un tema muy interesante y que también está relacionado con la estrella del Norte, es el descubrimiento de la variación de la declinación magnética. Hasta el 13 de septiembre de 1492, la declinación magnética era considerada de valor constante por los navegantes, acostumbrados a navegar por aguas europeas. Analicemos lo que aconteció en esa fecha, según figura en el Diario de la Primera Navegación, que dice:

«En este día, al comienzo de la noche, las agujas noruesteaban, y a la mañana noruesteaban algún tanto»

Las Casas se extiende más en el relato :

«En este día, al principio de la noche, las agujas noruesteaban; que no estaba la flor de lis que señala el Norte derecha hacia él, sino que se acostaba a la mano izquierda del Norte, y a la mañana nordestaban, que es decir que se acostaba la flor de lis a la mano derecha del Norte , hacia donde sale el sol.»

El lunes 17, hay otra anotación en este sentido en el Diario:

«...tomaron los pilotos el norte marcándolo, y hallaron que las agujas noruesteaban una gran cuarta y temían los marineros, y estaban apenados y no decían de qué. Conociólo el Almirante, mandó que tornasen a marcar el Norte en amaneciendo, y hallaron que estaban buenas las agujas...»

Colón dio una explicación para tranquilizar a los marineros:

«La causa fue porque la estrella parece que hace movimiento y no las agujas.»

Era importante que los marineros no perdieran su fe en la aguja magnética, que era el principal instrumento a bordo durante las navegaciones oceánicas. Hoy lo explicaríamos diciendo que el día 13, la Polar podía estar 3,7° al nordeste de lo indicado por la aguja de marear y a la mañana siguiente se hallaba a 3,9° al noroeste de lo marcado por la aguja. Pasaban pues por el meridiano magnético cero o línea agónica, en el cual la aguja y la posición de la estrella coinciden exactamente.

Este hecho, que poco dice a un lector profano en la materia, denota la profesionalidad y el espíritu observador de Colón, pues de no ser por su insistencia en marcar repetidas veces durante la noche la estrella Polar, esta desviación hubiera pasado inadvertida. La precaución del Almirante provenía de que las agujas de marear de entonces no tenían la fiabilidad de las actuales ni mantenían su magnetismo. Requerían la atención constante del piloto y que éste periódicamente volviera a cebarlas con una piedra de magnetita natural para poder llevar el rumbo determinado en la derrota.

La observación tuvo una importancia trascendental y Hernando Colón se sintió orgulloso de esta observación científica de su padre y anotó:

«esta variación hasta entonces nadie había conocido y así tuvo justa causa maravillarse de esto...»

Hasta aquel momento, se conocía la existencia de la declinación magnética oriental y se sabía que en el Mediterráneo la indicación de la aguja se separaba del norte 16 grados hacia el este. Se pensaba que ese valor era constante para cualquier lugar. Colón descubrió que variaba de un lugar a otro y sabría sacarle aplicación práctica.

Durante el segundo retorno a España, cuando ya todos los pilotos se hallaban perdidos en medio del Océano, el Almirante sorprendió con una afirmación que recoge Hernando, con fecha de 20 de mayo de 1496:

«Esta mañana noroestaban las agujas flamencas, como suelen una cuarta y las genovesas, que solían conformarse con ellas no norestaban sino poco y en adelante habían de noroestar yendo al este, que es señal que nos hallamos 100 leguas o poco más al occidente de las islas de las Azores, porque cuando estábamos a ciento, entonces estaba el mar en poca hierba de ramillos esparcidos y las agujas flamencas, noroestaban una cuarta y las genovesas hacían el Norte...»

Como aclaración, hay que decir que llamaban compases flamencos a los compensados, es decir aquellos que tenían *trocados los aceros* o girados los imanes respecto al Norte o flor de lis. Si estaban girados una cuarta, quería decir que estaban desviados 11° como valor de la compensación. Al encontrarse en el meridiano magnético cero, cuando la aguja coincidía con la Polar para una aguja sin compensar, los compases flamencos quedaban desviados, es decir, noroestaban una cuarta (11°).

En este segundo viaje de vuelta, recalaron el 8 de junio a 35 millas al norte de cabo San Vicente, lo cual constituye un ejemplo de buena precisión en la estima después del largo viaje.

La mayor utilidad de la identificación de la línea agónica surgió cuando los monarcas españoles recurrieron a la autoridad del Papa en petición de que les asignara derechos sobre las tierras recién descubiertas. En aquellas fechas, la autoridad del Pontífice abarcaba muchos aspectos de la vida de los europeos además del religioso. En ocasiones anteriores ya se había recurrido a su arbitrio para solventar conflictos geográficos, pues se le reconocía la facultad de asignar tierras a la soberanía de un reino, a condición de que estas no pertenecieran ya a ningún príncipe cristiano.

De las gestiones diplomáticas llevadas a cabo ante la Santa Sede, nacieron las tres bulas Inter Coétera de los días 3 y 4 de mayo de 1493. Fueron complementadas por la bula Dudum Siquidem otorgada en septiembre. En ellas se adjudicaron a Castilla las islas y nuevas tierras descubiertas o por descubrir que se encontrasen 100 leguas más al oeste de las Azores. Precisamente esta delimitación geográfica había sido inspirada por Colón y daba una perfecta definición física en las agujas de marear de quienes navegasen por tales parajes. Era una brillante solución para el problema del conocimiento de la longitud de la línea de demarcación en el medio del Océano con suficiente precisión.

Entremos ahora analizar el asunto de los errores en las latitudes, tema que ha suscitado mucha polémica.

Estando el 30 de octubre de 1492 en puerto de Mares, hoy conocido como puerto Gibara, en la costa septentrional de Cuba, el Almirante tomó la altura de la Polar con su cuadrante y en el diario anotó que se hallaba en los 42° N. Volvió a repetir la lectura el 2 de noviembre, con igual resultado. El dato real es de 21° 6'N.

Unos días después, el 13 de diciembre de 1492, hallándose en el puerto de la Concepción, en la costa septentrional de La Española anotó en el Diario:

«Dice también que halló por el cuadrante que estaba de la línea equinoccial 34 grados»

Vuelve a no concertar el dato, esta vez comparado con el anterior del 2 de noviembre. Es imposible esa diferencia de latitud, que debería mantener-

se constante, como sabe cualquier marino, para alguien que navegue con rumbo este, como entonces lo hacía el Almirante. Es algo tan evidente, que anotar lo contrario suena a engaño a los ojos de un marino.

En la carta- relación del segundo viaje, con fecha de 26 de septiembre de 1494, dice que la costa Norte de La Española se encuentra a 25 grados de la línea equinoccial (la cifra real es de $19^{\circ} 18' N$) y la costa meridional en los 18° que es muy aproximado del dato real de $17,6^{\circ} N$. Esta última es muy correcta pues supone un error menor del medio grado, que estimamos como precisión del instrumento.

Durante el cuarto viaje, en la bahía de Santa Ana, da una latitud de $18^{\circ} N$ lo que es sorprendentemente exacta pues la coordenada real es de $18^{\circ} 27' N$.

Muchos autores han criticado la falta de precisión en las latitudes correspondientes al primer viaje, pues no es admisible un error de 22 grados, en el caso de Puerto Gibara. Algunos han llegado a afirmar que durante el primer viaje, el Almirante aún no sabía manejar el cuadrante y el astrolabio y que su uso lo aprendería en viajes posteriores.

Para mí, la respuesta es que Colón debió cambiar el dato como precaución por si el diario caía en manos de los portugueses. Recordemos el incidente en Santa María de Azores, durante el primer retorno, cuando una parte de la tripulación de *La Niña* fue apresada por el capitán de la isla, quien pensaba que los castellanos venían de Guinea, y que sólo después de ver el aspecto de los indios, bien distinto de los negros africanos que estaba acostumbrado a ver, y los documentos expedidos por los Reyes, fueron puestos en libertad. Algo semejante ocurrió cuando se vieron obligados a entrar en Lisboa, después de que un fuerte temporal destrozara las velas de la carabela *Pinta*.

Las latitudes eran datos esenciales para poder reproducir la derrota a las islas del Nuevo Mundo y no debían caer en manos enemigas. Colón tuvo que emplear todas sus habilidades diplomáticas con el monarca portugués para no tener que comunicarlas durante la entrevista que tuvo con el y conseguir que desde allí autorizase poder continuar el viaje a Palos.

El cálculo de la latitud por observación de la Polar con un cuadrante es muy sencillo, pues se reduce a tomar el ángulo que lo separa del horizonte enrasando la estrella a través de las dos pínulas perforadas por dos pequeños agujeros. La lectura es directa sobre el sector graduado en grados que está

en la parte inferior y está definida por el hilo de la plomada. Solo cabe el error por movimiento, que se anula si la observación es sobre tierra, y el debido a la posición de la Polar con respecto al polo, asunto del que hay constancia de que era bien conocido por el Almirante. El error de lectura puede estimarse en medio grado y el debido a la posición de la estrella en cuatro grados para la época. De esto se deduce que es imposible una diferencia semejante.

Además, de haber sido ciertos dichos errores, Colón no hubiera podido llegar en el segundo viaje hasta el fuerte de la Navidad, donde había dejado a cuarenta de sus hombres después del hundimiento de la *Santa María*. Sin embargo, si observamos la derrota del segundo viaje, el navegante buscó situar a sus barcos en el centro del flujo de los vientos alisios, allí donde la intensidad es máxima, lo que le permitió hacer una travesía rapidísima. Apareció frente a la isla Dominica, que ocupa la posición central en las Antillas de Barlovento. Desde allí tomó rumbo norte hasta alcanzar la latitud que había tomado de la Española, para dirigirse hacia el oeste a lo largo de Puerto Rico y alcanzar su destino. De no haber existido cierta precisión en el dato de la latitud, nunca hubiera encontrado el fuerte de la *Navidad*.

El viaje de Antonio de Torres con víveres para la colonia de La Isabela, en noviembre del 1494, que era el primero que este capitán efectuaba al Caribe, se llevó a cabo con los datos y la derrota proporcionados por el Almirante, pues de otra forma hubiera sido imposible.

A la salida del tercer viaje al Nuevo Mundo, mientras el se dirigía a las islas de cabo Verde, despachó a la mitad de la flotilla directamente a La Española. También en esta ocasión tuvo que proporcionar los datos para la derrota directa así como las coordenadas geográficas de la Española.

Además hay un hecho definitivo y que figura en la carta de Cristóbal Colón a Luis de Santángel, el Escribano de Ración y su amigo, comenzada a escribir en la mar el 15 de febrero de 1493, para notificarle el Descubrimiento. Cuando habla de las islas dice:

«...gente de muy lindo acatamiento ni son negros como en guinea, salvo con sus cabellos corren dios y no se crían a donde ay speto demasiado de los rayos solares es verdad que el sol tiene allí grand fuerça puesto que es dystante de la linea equinoccial veynte e seys grados... en estas islas adonde ay montañas grandes...»

Es decir, que mientras en el diario anotó 42 grados, en la carta a Santángel, de fechas muy próximas, escribió 26 grados. Incluso este último dato entra en el campo de las sospechas de manipulación interesada pues, si los 27,5° de latitud norte corresponden al paralelo de las costas meridionales de las islas Canarias, las nuevas tierras descubiertas quedaban dentro de los límites asignados a Castilla, según lo acordado en Alcaçovas y evitaba posibles reclamaciones de los portugueses.

Esta precaución elemental tuvo ocasión de aprenderla en los viajes que con ellos hizo. Probablemente a él tampoco le permitieron conocer la latitud en que se hallaba el fuerte de la Mina, durante el viaje que realizó a Guinea. Colón anotaría 26° de latitud porque no podía anotar menos sin que los Reyes Católicos, sus patrocinadores, incumpliesen lo pactado con el vecino reino.

La cartografía debió aprenderla en Portugal al igual que su hermano Bartolomé. Sabemos que en Lisboa, en Porto Santo y luego durante su estancia en España, dibujaba cartas de marear que vendía para su sustento. Aunque no nos ha llegado ninguna carta dibujada por el Almirante, salvo el croquis de La Española, hay reseñas documentadas a varias.

En la carta-relación del segundo viaje, fechada en La Isabela el 20 de enero de 1494, informa sobre el envío de un segundo mapa y describe éste diciendo que van dibujadas las tierras de España y África y enfrente de ellas las islas descubiertas en los dos viajes. Piensa ir ampliando la carta con las nuevas tierras e islas que se vayan descubriendo. Es decir, está declarando a los Reyes su intención de ir completando una carta mapamundi que recogerá todas las tierras que descubra.

«Todas estas islas que agora se an fallado, enbío con pintura de las otras del año pasado y todo en una carta que yo compuse, bien con harto trabajo por las grandes mis ocupaciones del asiento que acá se faze de la villa. ...

Verá Vuestras Altezas la tierra de España y Africa y, en frente dellas todas las yslas halladas y descubiertas este viaje y el otro. Las rraias que ban en largo amuestran la estancia de oriente a occidente; las otras questán de través amuestran la estancia de setentrion en austro. Los espacios de cada rraia significan un grado, que e contado cincuenta y seis millas y dos tercios, que responden destas nuestras leguas de mar, catorze leguas e un sexto. Y ansí pueden contar de occidente a oriente

como de setentrión en ahustro el dicho número de leguas... Y espero en Nuestro Señor que cada año mucho abremos de acreçentar en la pintura porque (se) descubrirá continuamente»

Los *Pleitos Colombinos* nos proporcionan varias noticias sobre las cartas que Cristóbal Colón dibujaba, así como otra noticia sobre el mapamundi que, poco a poco iba completando, cual inmenso rompecabezas.

Dos marineros que llevó en el tercer viaje testificaron, que el Almirante llevaba «*cartas para navegar las dichas tierras e cuadrantes e tablillas e esphera e otras cosas*»

Rafael Castaño manifestó que:

«...Dicho Almirante don Cristóbal Colón hacía las cartas y examinaba las derrotas con Juan de la Cosa»...

Pedro de Arroyal afirmó:

«este testigo vio como el dicho Almirante mostrando a Juan de la Cosa las cartas de marear que hacía y Juan de la Cosa las dibujaba.... y que siendo este testigo camarero del dicho Almirante don Cristóbal riñó con el porque había dejado al dicho Juan de la Cosa una Carta de Marear, que era la principal que el Almirante llamaba Mapamundi...»

Diego de Alvarado se expresa de igual manera:

“oyó decir que el dicho Almirante había reñido con un marinero que se dice Pedro de Salcedo porque le había mostrado ciertas Cartas de Marear a Juan de la Cosa y el propio Pedro Salcedo confiesa su culpabilidad que dio un mapamundi y una esfera que el Almirante tenía y otras Cartas de Marear a un Juan Vizcaíno” (Juan de la Cosa).

También se encuentra otra referencia a un mapamundi de Cristóbal Colón en la carta de Ángel Trevisán a Doménico Maripetro de 21 de agosto a diciembre de 1501, donde se elogia la alta calidad de su trabajo cartográfico.

Cuando el Almirante llegó a las nuevas tierras, se encontró ante sí con la notable dificultad de tener que navegar sin cartas, situación muy comprometida para cualquier marino. Esto implicaba en primer lugar que no podía

correr riesgos que condujesen al naufragio de alguno de sus barcos. Las navegaciones las hacía diurnas y por las noches fondeaban o se mantenían a la corda. Pero también suponía que debía ir levantando sus propias cartas conforme avanzaba. Era necesario, puesto que necesitaría en algún momento del futuro volver a pasar por el mismo lugar y entonces podría hacerlo con más seguridad y rapidez.

Mientras la carabela navegaba, él permanecía en cubierta tomando nota de la orientación que tomaba la costa con relación a la aguja de marear y determinaba la longitud de cada tramo de esta por la distancia que iba recorriendo su propio buque. Así quedaba constancia de la forma y la medida en millas de la costa. Esto obligaba a una constante atención de los serviolas que desde la cofa o la cruz de la vela avisaban de la proximidad de bajos y arrecifes que identificaban por el cambio de la tonalidad del agua.

Los escandallos se iban lanzando por la proa casi de continuo cuando se hallaban en profundidades escasas y los marineros que los manejaban gritaban la medida al fondo en brazas. En los pasajes difíciles o en las ensenadas estrechas, una barca precedía a las carabelas sondando y avisando de lo que iba encontrando.

Al terminar cada jornada de exploración, Colón se retiraría a su cámara para dibujar un pequeño croquis con el trazado del tramo de costa recorrido, en el que anotaría la escala empleada, salvo que emplease siempre la misma en todos ellos. Un ejemplo en esta línea es el conocido croquis de la costa noroccidental de La Española, seguramente levantado tras anotaciones propias de varios días de navegación, con la dirección que tomaba la costa y las distancias medidas con la estima de lo recorrido por la carabela, según explicaba más arriba. Con la suma de varios croquis parciales compondría el perfil de la isla o de las tierras en cuestión, que posteriormente pasaría a la carta mapamundi, en la correspondiente escala.

A continuación, tomaría su diario y escribiría en él los datos de los vientos, la fuerza de la corriente, la descripción de los principales accidentes geográficos, las montañas visibles para los reconocimientos del lugar, la dimensión de las ensenadas y fondaderos, así como las profundidades halladas en estos y en los pasajes estrechos, junto a otros que considerara relevantes. El diario del primer viaje es buena prueba de ello y en los restantes actuaría de igual forma anotando todo cuanto pudiera serle útil para un uso posterior.

Esta manera sistemática de conducirse implica un notable esfuerzo personal. El Almirante se hallaba siempre en cubierta cuando navegaban y luego dibujaba, calculaba y escribía mientras los demás dormían. De ahí su cansancio, debido al poco descanso y su aparente mala salud cuando navegaba. Llegaba hasta el agotamiento en su diligencia por hacer con toda la perfección posible su cometido y sus ojos se resentían por el reflejo de los rayos solares sobre la superficie de la mar.

Pero esa experiencia, con tanto esfuerzo alcanzada y que abarcaba todos los aspectos del arte de la navegación, le valió el reconocimiento de sus contemporáneos.

Así, cuando el célebre cosmógrafo Jaime Ferrer de Blanes fue llamado para determinar la línea límite fijada por el Tratado de Tordesillas, contestó que para ello era menester ser cosmógrafo, aritmético y marinero y propuso se convocase a Cristóbal Colón, manifestando:

«... si en esta mi determinación y parecer será visto algún error, siempre me referiré a la corrección de los que mas saben y comprenden, especialmente del Almirante de las Indias, el cual, en el tiempo presente, en esta materia sabe más que otros, porque es gran teórico y admirablemente práctico como sus memorables obras manifiestan.»

Bartolomé de Las Casas, en su *Historia de las Indias* escribió:

«y así creemos que Cristóbal Colón en el arte de navegar excedió sin alguna duda a todos cuantos en su tiempo en el mundo había»

En los tiempos actuales, Samuel Eliot Morison, que tal vez sea quien mejor ha analizado los conocimientos de Colón desde su doble condición de marino profesional, como Almirante de la Marina de los Estados Unidos y por haber navegado en barcos de vela siguiendo las rutas de aquel, afirma con rotundidad:

«Hay que convenir que Colón era un gran navegante. Dirigió su flota en la mar no como un novato a quien guía una gran idea, sino como a un capitán experimentado en el arte de navegar»

Según el marino francés Jean Charcot:

«Poseía el sentido marino, ese don del cielo, imponderado e intransferible, de saber como dirigir y planear la ruta del navío en medio de la mar»

Sin embargo, Colón era modestamente consciente de sus propias limitaciones y en una carta a los Reyes, antes de su último viaje, se expresó prediciendo que:

«Con la perfizion de los ystrumentos y el aparejar de las naos habrán mayor conocimiento de las cosas y de las tierras y de los vientos y de las épocas mas convenybles para sus usos»

Así fue. La derrota al de ida de Canarias al Caribe, que luego repetiría en el cuarto viaje resultó ser la óptima, al igual que el retorno por el paralelo de las Azores, y como tales quedaron establecidas como obligatorias durante los siglos siguientes por la Casa de Contratación para las flotas de los galeones, como postrer legado del gran navegante para los que navegaran por las rutas que él había abierto.

CRISTÓBAL COLÓN EN PRESENCIA DE LA MUERTE (1505-1506)

Mario HERNÁNDEZ SÁNCHEZ-BARBA
Catedrático de Historia Contemporánea de América

Introducción

A las eternas preguntas acerca del destino del hombre y el valor de la vida y a muerte, los griegos y romanos dieron respuestas sobre la voluntad, los privilegios y sus límites y posibilidades, que interesaron de un modo profundo a los humanistas que vivían el otoño de la Edad Media. De manera que clásicos y renacentistas coincidieron en preocupaciones idénticas en los siglos XIV y XV. Pese a las muy diferentes situaciones de tiempo y experiencia, se abría una amplia franja de coincidencias y preocupaciones comunes en las que no existía una preocupación similar por los derechos naturales, la belleza, el valor, la virtud, la gloria y la muerte. Una fuerte voluntad de vivir, unida a una cierta y creciente inquietud, así como profundas inquietudes espirituales, formaron los nexos epocales.

Ello no deja de originar en el hombre del siglo XV serias inquietudes, quizá la más decisiva, la relativa a la muerte. Lo que ocurre es que en el siglo XV –la época de Colón (c 1451-1506)- la «Philosophia Christi» (1) supuso una nueva y decisiva actitud ante la muerte, que hubo de ejercer una participación efectiva en la conciencia individual y, en consecuencia, una particularización diferencial en cada uno de los protagonistas del tiempo.

Platón (c 428-347 a.C.), en uno de sus diálogos (2) describe la muerte de Sócrates (470-399 a.C.), condenado a morir bebiendo cicuta. ¿Qué debo hacer?; «Nada más beberlo y pasarte hasta que se te pongan las piernas

(1) Vid. Edwin WALTER PALM: *Los monumentos arquitectónicos de la Española. Con una introducción a América*, 2 tomos. Ciudad Trujillo, 1955.

(2) Es imposible saber con exactitud la cronología de los Diálogos platónicos, aunque suele establecerse un triple periodo denominados «primero», «medio» y «final». Parece que *Fedon* pertenece al intermedio. T. Irwin: *Plato's Moral Theory*, Oxford, 1977.

pesadas y luego tumbarte. Así hará su efecto». «Tenía ya casi fría la región del vientre cuando, descubriendo su rostro, dijo éstas, que fueron sus últimas palabras: Oh Critón, debemos un gallo a Asclepio. Pagad la deuda y no la paséis por alto». El ejemplo de Sócrates (3), parece una norma de sabiduría respecto a saber que es lo que constituye el *bien* para el hombre (4), trasmitiéndolo a la posteridad como un modo de enseñanza y desprendimiento.

En el último cuarto del siglo XV ya se han definido las vías de la teología católica –ontológica, mística y racionalista– que fueron fundamentos del desarrollo de la espiritualidad de la Iglesia. Sin embargo, no todos los cristianos estaban en condiciones de comprensión y práctica de cualquiera de dichas tendencias; la mayoría consideraba el cuerpo humano como una cárcel que había que soportar toda la vida, de la que únicamente se libraba a la hora de la muerte. El tema de la muerte, sin embargo, siempre mereció en la España de la época mucha atención. Gómez Manrique habla del «negro morir»; Fernán Pérez del Pulgar, de la «severa y cruel muerte»; Diego del Castillo, descalifica a la muerte «rabiosa y descomunal». Pero nadie como Juan Ruiz tan expresivo ante la muerte de Trotaconventos: «¡Ay muerte! Muerte seas, muerta e malandante... De tu memoria amarga non sé quien no se espante». La queja por la muerte, en ocasiones expresa emoción lírica; en otras, simple repetición de un lamento. Siempre aparece en los tres grandes poetas del siglo XV; el marqués de Santillana, Juan de Mena y Jorge Manrique. En ellos aparece la radical profundidad de la intuición moral, la dolorosa angustia por la caducidad de los bienes, el dolor de la vida humana, la nostálgica reviviscencia del pasado. Ante la muerte, la temporalidad humana adquiere un hondo sentido; no sólo sentir, sino también obrar, de modo que pueda merecerse la fama (5).

El hombre del siglo XV en la sociedad cristiana occidental, siente una especial reacción íntima ante la muerte: se nace para morir, pero no es fácil

(3) G. Vlastos: *Sócrates: Ironist and Moral Philosopher*, Cambridge, 1991.

(4) Vid. Xavier Zubiri: «Sócrates y la sabiduría griega» *Revista Escorial*, núm. 1. Madrid, 1940. Se incluye en su obra *Naturaleza, Historia, Dios*.

(5) Vid. MARÍA ROSA LIDA DE MALKIEL: *La idea de la fama en la Edad Media Castellana*, México, F.C.E. 1952. Esta idea de la fama posteriormente queda trascendida por la de fortuna. Apud. ERNA RUTH BERNDT: *Amor, muerte y fortuna en la Celestina*, Madrid, Gredos, 1963.

aceptar esta ley natural. Como dice Tetrarca: «... bien se que subí para descender, florecí para secarme, gozé para entristecirme, nací para vivir, viví para crecer, crecí para envejecer, envejecí para morirme» (6). Esta presencia permanente de la muerte produce en cada persona humana una reacción muy particular que depende, en gran parte, del tipo psicológico que corresponda a cada uno (7).

Según la condición psicológica de la persona y de acuerdo con su implicación en su proyecto circunstancial y el encaje que éste pueda tener en la estructura y la mentalidad épocal (8) vivida –es decir, la condición intelectual del momento histórico y el nivel de la opinión colectiva distinta y singular–. En el caso específico de Cristóbal Colón, hace tiempo que resulta imprescindible un estudio psicológico para conocer su triple condición vital, social e ideal, que entiendo debe hacer un historiador analítico. Esta necesaria aproximación ha sido llevada a cabo por la historiadora Consuelo Varela (9), plenamente capacitada para ello por su estudio de la documentación colombina (10), como por su permanente comunicación intelectual con su marido el catedrático de la Universidad de Sevilla, Juan Gil Fernández, en estos momentos el más destacado y agudo colombinista español (11).

En un segundo plano y dentro de la perspectiva del mesianismo colombiano, hay que señalar la excelente obra del americanista francés Alain Milhou (12), destacado discípulo del profesor André Saint-Lu, historiador de la época del Descubrimiento, que en su obra ha aportado mucha, limpia y clara luz acerca de la religiosidad de Colón.

(6) *Epístolas familiares*, cit. Por F. Castro Guisáosla: «Observaciones sobre las fuentes literarias de La Celestina», Anexo V de la *Revista Española de Filología*, Madrid, 1924.

(7) CARL JUNG: *Tipos psicológicos*, México, F.C.E., 1954.

(8) J. PÉREZ BALLESTAR: «Ideas para una ordenación metódica de la Historiografía», *Revista Estudios de Historia Moderna*, Tomo III, 1953, Barcelona, 1953, págs. 1 y sgs.

(9) CONSUELO VARELA: *Cristóbal Colón. Retrato de un hombre*, Madrid, Alianza Editorial, 1992.

(10) *Cristóbal Colón, Textos y documentos completos*, Edición de Consuelo Varela. *Nuevas Cartas*, edición de Juan Gil, Madrid, Alianza Editorial, 1992.

(11) Basta para acreditarlo, aparte de innumerables artículo y estudios analíticos de documentos, su magnífico libro *Mito y utopías del Descubrimiento. Colón y su tiempo*, Madrid, Alianza Editorial, 1989.

(12) ALAIN MILHOU: *Colón y su mentalidad mesiánica en el ambiente franciscanista español*, Valladolid, Seminario Americanista, 1983.

El Tipo psicológico de Cristóbal Colón

Dentro de la ambivalencia primaria de la tipología psicológica de Colón señalada por Jung –introvertido y extravertido– pueden marcarse tres posibilidades secundarias en razón a reacciones particulares y de especificidad respecto a la vida y la conciencia del paso del tiempo: hay quienes desean vivirla con intensidad epicúrea; otros, ponen de manifiesto una enorme impaciencia por vivir, como si les faltase tiempo para cumplir un determinado objetivo, como puede ser la transmisión a los otros de alguna idea que él considera de importancia decisiva o que, en todo caso, signifique la afirmación de su fama o su gloria. En fin, una tercera posición radica en la afirmación de la voluntad individual contra las leyes que parecen regir la sociedad en el momento cultural vivido. ¿Cuál de estas tres tendencias corresponde a Cristóbal Colón? Entiendo que pertenece a la segunda de las señaladas, es decir, aquella en que se advierte en la persona una fuerte impaciencia por vivir, un paso apresurado para conseguir un objetivo que sea válido para la afirmación de su fama o, en su caso, la gloria de quien se siente trascendido por un ideal mesiánico propio (13).

Como ha comprobado A. Milhou, Colón se encuentra situado en una tipología religiosa muy marcada por la influencia de las órdenes mendicantes, en particular por la franciscana, como puede advertirse en un amplio síndrome o cuadro de factores culturales: la devoción mariana, las relaciones entre pobreza, riqueza y salvación; por las consecuencias del trágico Cisma de Occidente y la decadencia moral del Papado, paradójicamente unida –desde Eugenio IV– al intento de fortalecimiento del absolutismo papal romano, debido al incremento de la secularización, el miedo al crecimiento del poderío turco, el mantenimiento del sueño asiático y, en fin, la creciente fuerza de las corrientes mesiánicas y milenaristas (14).

(13) Para fijar la realidad humana de Colón, resulta fundamental conocer la magna empresa investigadora del profesor Juan Manzano y Manzano, producto de cuarenta años de investigación e integrada por cuatro libros esenciales para el conocimiento de la realidad histórica de Colón y, sobre todo, para el fenómeno histórico del Descubrimiento de la *Quarta Orbis Pars*, como los científicos lo denominaron o, como desde el principio, bautizaron los españoles como Nuevo Mundi, con una característica de novedad y modernidad que superaba el concepto colombino de «Indias Orientales», dada su creencia de haber alcanzado territorios del continente asiático.

(14) Cfr. MELQUÍADES ANDRÉS: «Evangelismo, humanismo, reforma y observancia en España, 1450-1525». *Missionalia Hispánica* número 67, Madrid, 1966. Véase también JOSEPH LORTZ: *Historia de la Iglesia. Desde la perspectiva de la Historia de las Ideas*, Madrid, Ed. Guadarrama, 1962.

Semejante heterogeneidad de influencias culturales, permite comprender las contradicciones de la conciencia moral, así como las frecuentes ideas historiográficas que han considerado a Colón como hipócrita, iluso, falsario y, en otras ocasiones como un profeta o iluminado, que no pudo ser comprendido en su tiempo (15).

Cristóbal Colón y los españoles

La economía castellana de la Baja Edad Media –que es la que encuentra Colón cuando llegó al Puerto de Santa María y Sevilla, procedente de Portugal imprime unas formas de vida que, por otra parte, son perceptibles en toda la sociedad cristiana latina occidental. La base alimenticia son las carnes, lo cual obliga a una fuerte demanda de conservantes: sal, pimienta, canela, nuez moscada, jengibre, clavo, etc. El lujo y la medicina, constituyen también importantes instancias de demanda: sedas chinas, algodón, piedras preciosas, muebles. Ello supone impulsos comerciales, búsqueda de nuevas rutas y, sobre todo, lo imprescindible para conseguir todo ello, que era el dinero, resulta fácil de conseguir mediante el desarrollo de los negocios comerciales, sobre todo el tráfico marítimo. El Océano es el gran atractivo para la apertura de vías comerciales, el desarrollo de los negocios y la acumulación de capitales. El Atlántico fue la gran plataforma a través de la cual podían unirse continentes para enlazar con las rutas terrestres de las caravanas; también los grandes espacios donde podían establecerse factorías y puertos, sobre todo en las islas intermedias (16).

Precisamente en ese ambiente expansivo se forjó la rivalidad hispano-portuguesa, en torno a la explotación de las costas occidentales africanas y de modo particular el núcleo de Guinea. El tratado de Alcaçovas-Toledo (1479-1480)

(15) La literatura constituye una expresión muy contradictoria respecto a la figura de Cristóbal Colón. Así el académico francés PAUL CLAUDEL (1868-1955) exaltó la figura en su *Livre de Christophe Colomb*, mientras que el genovés aparece en la brillante novela de ALEJO CARPENTIER «El arpa y la sombra» como hipócrita en lo religioso y falsario en el Descubrimiento. También puede apreciarse en el campo de la Historia, quizá como consecuencia del contraste entre métodos, conceptos y fuentes, tal como lo expresa J.A. MARAVALL: *Antiguos y modernos. Visión de la Historia e idea del progreso hasta el Renacimiento*, Madrid, Alianza Editorial, 1986.

(16) SANTIAGO OLMEDO BERNAL: *El dominio del Atlántico en la Baja Edad Media. Los títulos jurídicos de la expansión peninsular hasta el Tratado de Tordesillas*. Salamanca, 1995

(17), cerró tal rivalidad, al delimitarse los respectivos ámbitos oceánicos de expansión de Portugal y Castilla. Coincide también con la aparición y desarrollo de la generación española del Descubrimiento, con la cual hubo de alternar Colón durante su estancia en España (1485-1492), según ha estudiado Juan Manzano (18). También en 1480, los Reyes Católicos reúnen las Cortes de Toledo, en las que se afirma y consolida la nueva dimensión política del Estado moderno y se ponen las bases para la organización de la Nación española (19). Ambas entidades –Estado y Nación– se centran en la Monarquía, precisamente cuando se va a producir el cambio dinástico de la dinastía Trastámara a la Habsburgo, que no siempre supone cierta derivación política, aunque sí caracteres peculiares de cada reinado (20), sobre todo por la afirmación de la cultura humanística española, creadora de una comunidad atlántica hispano-americana (21).

Ésta es la situación que encontró Colón en España cuando se produjo su entrevista con los Reyes Católicos en Alcalá de Henares, en la que propuso su proyecto: navegar siempre hacia Occidente hasta llegar a Cathay y Cipango para asentar allí factorías comerciales que permitiesen rendir a Castilla las grandes riquezas de Oriente. Los Reyes Católicos demoraron la respuesta, debido al empeño en que se encontraba el Reino en la guerra de Granada (1481-1492), que suponía el cierre de la gran empresa nacional de la Reconquista-Repoblación y el cierre definitivo de la unidad de España (22). Se habilitaron los medios necesarios para que Colón, mientras se concluía la empresa granadina, madurase su proyecto en España (23).

(17) FLORENTINO PÉREZ-EMPID: *Los descubrimientos en el Atlántico y la rivalidad hispano-portuguesa hasta el tratado de Tordesilas*, Sevilla, Escuela de Est. Hispanoamericanos, 1948.

(18) JUAN MANZANO Y MANZANO: *Cristóbal Colón. Siete años decisivos de su vida. 1485-1492*, Madrid, 2ª edición. Ed. Cult. Hispánica, 1989.

(19) LUIS GONZÁLEZ SEARA: *El poder y la palabra. Idea del Estado y vida política en la cultura europea*. Madrid, Tecnos, 1995.

(20) MARIO HERNÁNDEZ SÁNCHEZ-BARBA: *La Monarquía española y América. Un destino histórico común*, Madrid, Rialp, 1990.

(21) MARIO HERNÁNDEZ SÁNCHEZ-BARBA: *La época dorada de América. Pensamiento, Política, Mentalidades*, Madrid, Biblioteca Nueva, 2003

(22) MIGUEL ÁNGEL LADERO: *Los Reyes Católicos: la Corona y la unidad de España*, Madrid, 1989. Del mismo autor: «El entorno hispánico de Cristóbal Colón». Lección inaugural del 17º Congreso Internacional de Ciencias Históricas Madrid 1990.

(23) La biografía colombina ofrece tres tramos: a) inicio de una carrera mercantil-marinera en el Mediterráneo; b) chispazo atlantista en Portugal, Proyecto descubridor e incidencia con la generación española del Descubrimiento; c) cumplimiento de lo prometido. Exigencia patrimonialista.

Una de las cuestiones en la que más se ha insistido por la bibliografía de vulgarización, ha sido que Colón no tuvo amigos españoles, que nunca fue comprendido por ello y que tampoco él, ciertamente, se esmeró en conseguirlo.

Es cierto que Colón fue más bien un hombre solitario; tuvo un carácter difícil, consecuencia de una profunda introversión doblada de desconfianza. Ha podido comprobarse las reiteradas ocasiones que tuvo de enemistarse con cuantos le rodearon. En España tuvo amigos incondicionales y enemigos acérrimos (24). En su caso nunca puede decirse, ni mucho menos afirmarse, que abriese vías amistosas, con una carga de desconfianza, como si fuese portador de un secreto que, de ningún modo, deseaba que trascendiese a conocimiento general (25). Es evidente que el genovés, tan proclive a la inflamación amorosa, separaba cuidadosamente los espacios, tan fácilmente intercambiables, en términos literarios, de amor y amistad (26); no acostumbraba a considerar amigos a aquellos a quienes debía algún favor que le permitiesen desarrollar sus designios, como por ejemplo Luis de Santángel, Alonso de Quintanilla y otros funcionarios de la Corona que nunca el genovés entendió como un organismo estatal, por estar, quizá, acostumbrado a las formas de la Señoría de Génova o a la Corte sigilosa de Portugal, que mantenía todavía un particularismo monárquico medievalista de origen británico (27).

Resulta de particular interés la actitud de Colón, tras la concesión por los Reyes Católicos de los *Privilegios*, de mantener obstinadamente –quizá influido por el particular modo de pensar de fray Bartolomé de las Casas– su incompreensión respecto a que, la organización del Estado moderno español, giraba fundamentalmente sobre una estructura estatal y no un patrimonialismo dinástico y que, en consecuencia, la «Razón de Estado» implicaba ser siempre superior a una simple decisión de los monarcas –una diarquía en la que se fusionaba «cratos» con «ethos» en unidad de acción– es decir, que nunca llegó

(24) CONSUELO VARELA, en su importante obra *Cristóbal Colón. Retrato de un hombre* (1992), cit. ut supra, dedica el capítulo cuarto al estudio de «amigos y enemigos españoles de Colón».

(25) El secreto lo ha desvelado, tras una gran investigación el profesor JUAN MANZANO: *Colón y su secreto*, Madrid, 1976).

(26) Vid. ALLAN BLOOM: *El amor y la amistad*, Santiago de Chile, Ed. A. Bello, 1966. Excelente indagación sobre el tema, a partir de obras mayores de literatura y filosofía.

(27) Manuela Mendonça: *D. Joao II un percurso humano e politico nas origens da modernidade em Portugal*, Lisboa, Ediciones Estampa, 1991

a comprender la esencia de dicha «razón de Estado» como máxima del obrar político, según la estudia Meinecke, considerando el Estado como un organismo, cuya fuerza sólo se mantiene plenamente, si le es posible desenvolverse y crecer atendiendo al «bien común» (28). Concretamente, una política volcada a una política exterior marítima oceánica promovida en España a partir de 1480, controlada por principios políticos, económicos y éticos (29).

Los verdaderos amigos de Colón –no del «invento» de las Indias, en lo que contó de modo especial con la colaboración de fray Bartolomé de las Casas- fueron extranjeros, de signo ocupacional preferentemente comercial y financiero, casi siempre genoveses –como los Centurione y los Di Negro- o florentinos, como Juanoto Berardi, a través del cual conoció a Américo Vespucci, a Cristóbal Francesco Carducci, Donato Nicolini. Berardi fue su socio en el negocio de las perlas de Cubagua, aunque la muerte de Berardi y la naturaleza del «Mar Tenebroso» impidiesen un final feliz a tal negocio sobre todo por la fuerte condición política de Fernando el Católico (30). Entre sus banqueros genoveses, con el que llegó Colón a una íntima amistad, fue Francisco Sopranis de Riberol, que ocupó un puesto, casi de familia, en el entorno de las amistades de Colón. Igualmente ocurre con el embajador de la Señoría de Génova ante los Reyes Católicos Nicolo Oderigo, que le conectó con la alta jerarquía de la Banca de San Jorge de Génova.

La trayectoria descubridora de Colón

El proceso de conocimiento de las rutas atlánticas, se inserta en un esquema cronológico muy simple. Normalmente en los estudios sobre Colón,

(28) Vid. FRIEDRICH MEINECKE: *La idea de la razón de Estado en la Edad Moderna*, Madrid, Centro de Estudios Constitucionales, 1997.

(29) Vid. ÁNGEL FERRARI NÚÑEZ: *Fernando el Católico en Baltasar Gracián*, Madrid, Espasa Calpe, 1945.

(30) El negocio de las perlas de Cubagua y la muerte de Berardi complicaron el tercer viaje de Colón, que fue, en realidad, una comprobación de las consecuencias del segundo y, como veremos, el final del proceso descubridor y un cambio de ideal en la política del Estado Español. Cfr. MARIO HERNÁNDEZ SÁNCHEZ-BARBA: «Tierra Firme de acá. Paria, Brasil: tres fases del conocimiento del Nuevo Mundo, en la primera etapa del Descubrimiento». *Actas del Congreso de Historia del Descubrimiento*, tomo I, Madrid, 1992.

el proceso histórico del Descubrimiento, parte de lo que la Historia positiva titula «Los precedentes» (31). La llegada de Colón a España, se produjo en 1485, una vez que el rey de Portugal rechazó el patrocinio del viaje que proponía Colón, debido, lógicamente, a la firma y ratificación del Tratado de Alcaçovas en 1479.

Las Capitulaciones contractuales se firman en Santa Fe de Granada el 17 de abril de 1492. El primer viaje, 1492-1493; el segundo –el más importante y decisivo- 1493-1494; el tercero en 1498. Los tres han sido pormenorizadamente estudiados por el gran colombinista Juan Manzano y Manzano en una serie de libros editados formando la «Colección Colombina», por la Agencia Española de Cooperación Internacional (32). A dicha colección se ha añadido un cuarto libro del propio historiador Manzano formando parte de las Fuentes de Historia Colonial de Venezuela (33).

El final del tercer viaje fue altamente dramático para Colón y sus dos hermanos. Cristóbal Colón había dejado a sus hermanos Bartolomé y Diego –el primero como Adelantado- el gobierno de la isla Española. La rebelión municipalista de los españoles dirigida por el alcalde mayor Francisco Roldán, produjo el envío por los Reyes del juez pesquisador Francisco de Bobadilla; la consideración de los daños de gobierno fueron de tal magnitud, a tenor de la pesquisa de Bobadilla, que éste ordenó el arresto de los Colón, con la consiguiente pérdida del gobierno y el envío a España para dar cuenta ante el alto tribunal real (34).

En las condiciones descritas, llega Colón a Cádiz a bordo de *La Gorda*, mandada por el «hidalgo y persona honrada» Alonso de Vallejo, deudo de un caballero de Sevilla llamado Gonzalo Gómez de Cervantes, el 20 de noviem-

(31) El gran historiador D. Antonio Ballesteros-Beretta, hizo preceder su *Historia de Cristóbal Colón*, de un tomo titulado *Génesis del Descubrimiento*, en el que el historiador portugués Jaime Cortesao, escribió un sólido estudio sobre *Los Portugueses*. Me parece de la mayor importancia el libro de EMILIANO JOSÉ: *El plan y la génesis del Descubrimiento colombino*, Valladolid, 1979-80.

(32) Los tres libros imprescindibles de la obra colombinista de Juan Manzano y Manzano son: *Siete años decisivos de su vida 1485-1492* (Madrid, 1989); *Colón y su secreto* (Madrid, 1976) y *Los Pinzones y el Descubrimiento de América*, 3 vols. (Madrid, 1988).

(33) *Colón descubrió América del Sur en 1494*, Caracas, 1972. Se demuestra que las costas venezolanas fueron descubiertas en el transcurso del complejo e importante segundo viaje.

(34) Estos acontecimientos se estudian en la excelente e importante investigación de JUAN PÉREZ DE TUDELA BUESO: *Las Armadas de Indias y los orígenes de la política de colonización*. Madrid, Instituto G. Fernández de Oviedo, 1956.

bre de 1500. En este tercer viaje –que es continuación y confirmación de lo que había descubierto en el segundo- quedó concretada la continentalidad o «tierra firme de acá» (35). El 18 de octubre de 1498, tras arribar a La Española envía cinco navíos cargados de esclavos negros y una carta para los Reyes, con una muestra de perlas de Paria. El portador de ello fue un Cañizares de Ocaña (36). Los Reyes Católicos dieron orden de poner en libertad a Colón y, desde Valencia de la Torre, el 14 de marzo de 1502 una carta de desagravio: «... tened por cierto que de vuestra prisión nos pesó mucho... y agora estamos mucho más en vos honrar e tratar muy bien y las mercedes que vos tenemos fechas vos serán guardadas enteramente». (37) Como es bien sabido, la relación de Colón con el Estado se contiene en las Capitulaciones contractuales de Santa Fe, en las que se dice lo que ofrece Colón y lo que prometen los Reyes.

Colón promete «islas y tierras firmes». En el primer viaje, sólo descubre seis islas; en el segundo el oscuro asunto de las perlas de Cubagua y el hecho no menos reprobable del Acta que ordenó levantar al escribano real Fernán Pérez de Luna, obligando a todos los tripulantes a firmarlo bajo graves penas, suponen el inicio del entredicho de Colón ante los Reyes. Tras conseguir la gracia de los Reyes en Burgos, con motivo de la boda del príncipe don Juan, la espiral negativa de los Reyes contra Colón se cierra con las protestas de los habitantes de La Española por el mal gobierno de los Colón, sublevados bajo la dirección de Roldán, y en no menor grado por el envío a España de varios barcos cargados de esclavos como materia comercial de negocio. La consecuencia fue la decisión de someter a juicio, enviando a La Española de Francisco de Bobadilla.

(35) Vid. MARIO HERNÁNDEZ SÁNCHEZ-BARBA: «Tierra Firme de acá, Paria, Brasil: tres fases del conocimiento del Nuevo Mundo en la primera etapa del Descubrimiento». *Actas del Congreso de Historia del Descubrimiento*, Madrid, Real Academia de la Historia, tomo I, págs. 643-663, Madrid, 1992.

(36) En el interrogatorio de los «Pleitos Colombinos, pregunta formulada por Diego Colón al Rey Fernando, con el ruego de que se dignase contestar (3 de febrero de 1515), se dice que «quando el dicho Cañizares entró y dio a Vs. As» las dichas cartas y muestras, la Reina Nuestra Señora, de gloriosa memoria, dixo ante muchas personas quel dicho Almirante avia cumplido todo lo prometido», es decir, islas y tierras firmes.

(37) MARTÍN FERNÁNDEZ NAVARRETE: *Colección de los viajes y descubrimientos...*, Biblioteca de Autores Españoles, tomo septuagésimoquinto, Madrid, 1954, tomo I, pág. 233.

El Almirante, muy propicio a las depresiones y que, ya en 1500, se siente próximo a la muerte (38), sumen al genovés en un profundo pesimismo compartido con su hermano Bartolomé –al que había nombrado por su cuenta y clara extralimitación de funciones, Adelantado de La Española- y la firme decisión de «no volver a entrar» en el Descubrimiento. Para justificar tal decisión Hernando Colón, en su *Historia del Almirante*, argumenta la exclamación de la Reina cuando Cañizares, en Ocaña, presente la carta y el mapa con los resultados del tercer viaje a Paria- «¡El Almirante ha cumplido cuanto prometió!».

Si esto es lo que ofreció Colón, ¿qué le dan en recompensa los Reyes Católicos? Los Privilegios Colombinos y sucesivas confirmaciones, así como constantes seguridades escritas de estricto cumplimiento de los mismos, una vez que, en el tercer viaje, puede demostrar que ha hallado la «tierra firme de acá» (39). Por eso puede afirmarse que, al concluir el tercer viaje, Colón ya no tiene intención de volver a «Las Indias», pero no porque se considerase ofendido y lleno de soberbia al considerar su dignidad y su gloria rotas por las acusaciones de mal gobierno y el ofensivo trato que le dispensó el juez Bobadilla (40). Colón ya estimaba cumplida su misión, al haber descubierto cuanto ofreció a los Reyes Católicos. Hernando Colón, al referir la estancia de su padre en la Corte de Granada en 1501, donde es recibido por los Reyes «con buena cara y amables palabras», confirma de modo pleno la intención de su padre: «El Almirante estaba decidido a no meterse más en las cosas de las Indias, sino a descargar de ellas en mi hermano... pues la principal cosa que él había ofrecido la había cumplido, que era mostrar que había islas y tierra firme en las partes de Occidente» (41).

38 FRANCISCO GUERRA Y PÉREZ CARRAL y MARÍA DEL CARMEN SÁNCHEZ TELLEZ: «Las enfermedades de Colón», *Revista Quinto Centenario* núm. 11, Madrid, Univ. Complutense, 1986. Se describen con minuciosidad, erudición y citas los caracteres patógenos de Cristóbal Colón.

39 Apud. El citado libro de Juan Manzano y su sólida argumentación respecto al recorrido por Colón en 1494 de la costa venezolana caribeña. MANZANO: *Colón descubrió...* (Caracas, 1972).

40 Parece ser que Consuelo Varela publicará en breve la *Pesquisa de Bobadilla* con todas las acusaciones formuladas contra el gobierno de los Colón en La Española.

41 HERNANDO COLÓN, cap. LXXXVII de su *Historia del Almirante*, ed. De Manuel Carrera Díaz, Barcelona, Ariel, 2003. Adviértase que Hernando escribía en 1571, es decir cuando ya J.S. Elcano había dado en 1522 la vuelta al mundo. El mismo año de la batalla de Lepanto y de la fundación de Manila. Cuando ya se sabía que el continente americano no era Asia.

Esto lo corrobora y perfila fray Bartolomé de las Casas: «En Granada, el Almirante ha suplicado a los Reyes que le tornasen a restituir en su estado, guardándole sus privilegios de las mercedes que le habían prometido, pues él había cumplido lo que prometió» (42). Así pues, en definitiva, al regreso del tercer viaje (año 1500), cuando Colón se encuentra en el punto máximo de su gloria, pues había conseguido «todo lo prometido», inicia también el declive vertical, que le lleva a la pérdida de su gran aspiración, que era el virreinato asiático, por su mal gobierno en la isla Española. Sin duda, los Reyes Católicos, creadores del Estado moderno imponen el realismo de «la razón de Estado» -el gobierno para el bien común- sobre el patrimonialismo o privacidad de lo conseguido, más propio del sentido comercial de la mentalidad mediterránea de los Colón (43).

Nunca Colón se hizo a la idea de que las Indias no eran suyas, no eran patrimonio propio, ni tampoco patrimonio ganancial de los Reyes Católicos, sino que las tierras descubiertas se incorporarán a la idea de unidad nacional que la Monarquía Hispánica representó en la aurora de la teoría política de la modernidad (44). Colón se irrogó el Descubrimiento de las Indias como algo propio que le pertenecía: «Las tierras de acá obedecen a V.A. son más que todas las otras de cristianos y ricas. Después que yo, por voluntad divina, las hube puesto debajo de su real y alto señorío y en filo para haber grandísima recta, de improviso, esperando navíos para venir a su alto conspecto con victoria y grandes nuevas del oro, muy seguro y alegre, fui preso y echado con dos hermanos en un navío cargado de fierros, desnudo en cuerpo, con muy mal tratamiento, sin ser llamado ni vencido por justicia» (45).

Por añadidura, Colón entra en una profunda depresión, que le sitúa de modo absoluto en presencia de la muerte, desde luego, y por supuesto, de la muerte política, al sentirse tocado por la desgracia ante los Reyes Católicos. No, por supuesto, debido a una situación irreversible de indigencia económi-

(42) FRAY BARTOLOMÉ DE LAS CASAS: *Historia de las Indias*, libro II, capítulo IV, pág. 217.

(43) Cfr. MARIO HERNÁNDEZ SÁNCHEZ-BARBA: *La Monarquía Española y América. Un destino histórico común*, Madrid, Ediciones Rialp, «fantasía colombina y racionalidad monárquica».

(44) Vid. La esencial obra de LUIS GONZÁLEZ SEARA: *El poder y la palabra*, cit. n. 19, el libro de J.G.A. POCKOCK: *El momento maquiavélico. El pensamiento político florentino y la tradición republicana*, Madrid, Tenos, 2002. También la citada obra de Meinecke.

(45) Véase la «Letra rarísima», en Martín Fernández de Navarrete, op.cit. I, pág. 239.

ca, pues precisamente en ese año 1500/1501 en que se hace simultáneo el máximo de gloria y su entrada en la desgracia, su situación financiera es ciertamente importante (46), en especial si se la compara con la que disponía al llegar a España en 1485 a ofrecer su proyecto. Lo que desea es exigir, una vez más (47), el cumplimiento de los privilegios y mercedes, como así lo hicieron los Reyes en Granada para él y para sus descendientes (48).

El cuarto viaje

El último viaje de Colón, no forma parte de lo que él considera el Descubrimiento, pues el proyecto que presentó a los Reyes Católicos, ya lo daba por concluido, de modo que los objetivos de este viaje no pertenecían a «todo lo prometido». Lo que, a partir de 1500 pretendía y desde 1504, con urgencia, pues ya se sentía en vísperas de muerte, era la sucesión de sus prerrogativas como derecho de sus hijos.

El cuarto viaje está motivado por el cumplimiento final de Tratado de Alcaçovas-Toledo, al lograr los marinos castellanos y portugueses alcanzar las metas establecidas como áreas propias de navegación, respectivamente Occidente –aunque Colón creía que era Asia- y el Oriente gangético. En efecto, cuando Colón gestionaba (1497) su tercer viaje, partía de Lisboa una armada portuguesa al mando de Vasco de Gama, que alcanzaría la India Oriental. Al regresar en el verano de 1499 –surgiendo el problema jurisdic-

(46) Las investigaciones que ha realizado al efecto el catedrático de la Universidad de Sevilla, JUAN GIL FERNÁNDEZ, son de extraordinaria importancia. Queremos destacar aquí su artículo «Las cuentas de Cristóbal Colón» tomadas especialmente del *Libro Manual* del tesorero Sancho de Matienzo. Publicado en *Anuario de Estudios Americanos*, tomo XLI, pág. 425-511.

(47) JUAN GIL FERNÁNDEZ: «Los primeros memoriales de agravios colombinos», separata de *Historiografía y Bibliografía americanista*, Vol. XXXI, núm. 1, Sevilla 1987.

(48) Colón instituyó Mayorazgo en Sevilla (22 de febrero de 1498; la autorización real es de 1497. Es también documento testamentario. En ese documento se presenta como un predestinado «La Santísima Trinidad me puso en memoria, y después llegó a perfecta inteligencia, que podría navegar e ir a las Indias desde España, pasando el mar océano al Poniente»; enumera sus hazañas y ordena la sucesión del modo siguiente: primero Diego su hijo y descendientes; luego Hernando y sus hijos, después su hermano Bartolomé y su hijo mayor y, a falta de éstos, su hermano Diego y sus hijos. Cfr. A. BALLESTEROS-BERETTA: *Cristóbal Colón y el Descubrimiento de América*, Barcelona, Salvat, Vol. II, págs. 306 y sgs.

cional de Tordesillas- lo hace jubilosamente llevando la noticia de su llegada a Calicut. El Rey de Portugal en virtud de esto añadió a su condición real e título de «Señor de la Navegación de Arabia, Persia e India». Por su parte Colón, en sus tres viajes al servicio de los Reyes Católicos, había descubierto unas islas y tierras firmes que, según él, correspondían a tierras asiáticas, pero que en realidad pertenecen en su ubicación geográfica a Occidente. En consecuencia, como radical manifestación de su modo de pensar, respecto a la paternidad del Descubrimiento, en respuesta a la nueva titulación del Rey de Portugal, en la Carta que dirigiera en febrero de 1502 al Banco de San Jorge de Génova, con la encomienda de la guarda y custodia de sus bienes y privilegios, se intitula «Visorrey y Gobernador General de las Islas y Tierra Firma de Asia e Indias» (49). Título puramente teórico pues, poco tiempo después, la pesquisa de Bobadilla –como hemos visto- puso fin al Virreinato y la Gobernación asiática de los Colón.

Por otra parte, la llegada de los portugueses a la India, produjo una fuerte impresión en los círculos oficiales españoles, debido a la posibilidad de la llegada de los portugueses a las islas del Maluco, centro de las preciadas especias, cuyo pertenencia a Portugal o a España no había marcado en él. Es precisamente entonces cuando, a consecuencia de la noticia de la India, se decide en la Corte española, probablemente a impulsos del Rey, e inmediata ejecución por el Obispo Rodríguez de Fonseca, promover lo que había quedado pendiente por parte de Colón; la búsqueda de un posible paso entre las dos masas continentales, la «tierra firme de allá» y la «tierra firma de acá» para, una vez hallado, según suponía Colón, navegar por el Índico hasta alcanzar el Maluco, principal centro de riqueza comercial y financiero de la época, confirmando si dichas islas estaban en territorio español (50). Está, pues, perfectamente claro que el cuarto viaje fue una decisión política que los Reyes Católicos encargan a Colón, porque éste continuaba siendo Almirante de la Mar Océana y el único que había hecho indicación de la posible exis-

(49) *Raccolta Colombina* O-I, V, II, pág. 171

(50) Vid. MARIO HERNÁNDEZ SÁNCHEZ-BARBA: *Historia de América* Vol. I, Madrid, Alambra, 1988, en la que la «búsqueda del paso» constituye una etapa nueva en el proceso descubridor. Es conveniente apreciar como se considera en la etapa descubridora correspondiente al gobierno de Fernando el Católico. Es este sentido resulta esencial el libro de MARIO HERNÁNDEZ SÁNCHEZ-BARBA: *La Corona y el Descubrimiento*, Madrid, 1989.

tencia de un estrecho paso, desde el Atlántico al Pacífico, que Colón entendía era el Índico. Los Reyes Católicos, pues, ordenan, al Almirante que preparase una armada para ocupar las islas de la Especiería antes que lo hiciesen los portugueses.

Colón llamo a este viaje –por la razón apuntada- «el alto viaje», que no admitía demora alguna pues Portugal ya preparaba –febrero de 1502- una nueva expedición, también mandada por Vasco de Gama, con el propósito de tomar posesión y quizá ampliar el territorio descubierto en su primer viaje. El «alto viaje», sin embargo, exigía un primer tiempo: el descubrimiento del «paso» que debía existir entre el Nuevo Mundo –como ya comenzaban los españoles a llamar las Indias- y África, supuestamente el Índico.

Conocemos perfectamente el itinerario del «alto viaje» (51). Partió de Cádiz el 9 de mayo de 1502 y regresaba a España en 1504, al tiempo que la Reina Isabel la Católica moría en el palacio testamentario de Medina del Campo. El viaje constituyó un completo fracaso y en él Cristóbal Colón sufrió enormemente en su ya quebrantada salud y en su decaído ánimo depresivo. En su edad adulta había sufrido dos enfermedades infecciosas agudas –la gripe y el tifus- y una crónica la artritis reactiva, que todavía hoy carece de etiología definida. Entre sus factores desencadenantes cuentan los choques emocionales y el extremo esfuerzo físico, la fatiga mental y, sobre todo, la exposición a la humedad, la lluvia y el frío. Esa enfermedad que, en su tiempo, se llamaba «gota», se inició con el tullimiento adquirido el 13 de agosto de 1476 en el naufragio ocurrido a consecuencia de un combate naval a dos leguas de la costa portuguesa del cabo San Vicente, teniendo que nadar agarrado a un madero durante varias horas y alcanzando la costa exhausto y tullido (52).

En el «alto viaje» se suceden los males. Cae gravemente enfermo el 29 de junio de 1502 frente a la isla de Santo Domingo y nuevamente, del 10 al 15 de abril de 1503 en la costa de Panamá, con fiebre muy alta. Frecuentemente postrado en cama, sin poder andar durante largos periodos,

(51) Cfr. JESÚS VARELA MARCOS y MONTSERRAT LEÓN GUERRERO: *De Valencia de la Torre a Valladolid. El cuarto viaje de Colón y su itinerario*, Valladolid, 2003.

(52) Sólida descripción médica de las enfermedades de Colón que en artículo cit. de FRANCISCO GUERRA-TELLEZ (*Revista Quinto Centenario*)

con breves momentos de recuperación hasta el día de su muerte en Valladolid, el veinte de mayo de 1506, día de la Ascensión. Desde el punto de vista de la racionalidad descubridora, el «alto viaje» constituyó una quimera por carecer de la menor indicación —excepto lo que el propio Colón suponía— de la existencia del estrecho que comunicaba los dos Océanos (53). El largo periplo costero por las actuales costas de Honduras, Guatemala, Costa Rica y Panamá, todavía tuvo para el Almirante reminiscencias asiáticas, como el oro de Chamba, la identificación de Ciguare con Cattigara, situándolo a diez jornadas del Ganges; recuerda las sedas tejidas del Catia, manteniendo en su mente una imagen desdoblada de la realidad geográfica. El estrecho no lo encuentra, aunque cree entrever aquello que supone servirá para que los Reyes confirmen sus privilegios: la visión del oro: «Yo vide en esta tierra de Beragua mayor señal de oro en dos días primeros que en la Española en cuatro años», afirma Colón. Se considera y afirma elegido de Dios, divagando con el corazón roto por el temor a perder sus Privilegios, caso de no encontrar el estrecho que le condujera a las especias.

Las profecías colombinas

Las místicas aspiraciones de Cristóbal Colón lo sitúan de un modo pleno en presencia de la muerte, una vez que ha afrontado lo que debe considerarse la muerte política: la pérdida del Virreinato asiático. El *Libro de las Profecías* (54) es el espejo metafísico en el que se mira Cristóbal Colón. En él desecha toda ciencia y sólo acepta un impulso religioso, atribuyéndolo todo a Dios. A los Reyes les dice: «No debe nadie temer a tomar cualquier empresa en nombre del Salvador» y, antes de partir al «alto viaje» toma contacto con el que fue embajador de la Señoría de Génova Nicolás Oderigo enviándole una carta paralela a la que escribió al Banco de San Jorge (2 de abril de

(53) Hasta mucho tiempo después no se produjo el descubrimiento del Mar del Sur (Núñez de Balboa 1513-1514) y todavía más adelante: Magallanes, 1530, «Mar de las Damas», definitivamente bautizado como Océano Pacífico.

(54) El manuscrito se encuentra en la Biblioteca Colombina de Sevilla. Lo comenzó en 1501 y lo continuó al regreso del cuarto viaje.

1502); les encomienda sus intereses y los de su familia: «Muy nobles señores. Bien que el cuerpo ande acá, el corazón está ahí de continuo. Nuestro Señor me ha hecho la mayor merced que después de David haya hecho a nadie. Las cosas de mi empresa ya lucen y harían gran lumbre si la oscuridad del gobierno no lo encubriera. Vuelvo a las Indias en nombre de la Santísima Trinidad para tornar luego. Y porque soy mortal deo a don Diego mi hijo que de la Renta toda que se oviese que os acuda allí con el diezmo de toda ella cada un año para siempre. A este hijo mio os pido por merced que tengais encomendado... He enviado a Micer Nicolo de Oderigo el traslado de mis privilegios para que los ponga en buena guarda...»

Los Reyes Católicos no han dejado de cumplir nada de lo ofrecido a Colón. Hay dos documentos fundamentales: la Capitulación de Santa Fe (17 de abril de 1492) contrato privado y la Carta de Privilegio, de carácter público donde se especifica muy claramente «después que hayades descubierto». Este documento (Granada 30 de abril de 1492), tiene un alcance más amplio que el contrato privado y en él se dice: «Por quanto vos Cristóbal Colón vades por *nuestro mandado* a descubrir e ganar con ciertas fustas *nuestras* e con *nuestras gentes*, ciertas yslas e tierra firma en la mar Oceana... es cosa justa e razonable que, pues os poneis al dicho peligro por *nuestro servicio*, seades dello remunerado, e queriéndoos honrar e hazer merced, que vos, *después* que hayades descubierto e ganado las dichas yslas e tierras firmes... seades nuestro Almirante de las dichas yslas e tierra firme... e seades nuestro Almirante e Vosirrey e Gobernador en ellas, e vos podades dende en adelante llamar e yntitular Don e Almirante e Visorrey e Gobernador dellas... Por esta Carta os fazemos merced de los dichos oficios... por juro de heredad».

Además, en el contrato privado –Capitulaciones de Santa Fe– el ochavo de las mercaderías y el diezmo de las rentas. Lo único que no se cumple es el Virreinato, porque existe una razón de mucho peso: la pesquisa y la suspensión por parte de un juez, que consideró necesaria la suspensión de sus funciones de alta representación y gubernativas, ante los actos de injusticia que los Colón cometían en la Española contra los españoles y, sobre todo, por la esclavización de los indios como materia económica, cuando la Reina los había declarado súbditos de la Corona, con todos los derechos, incluido la tributación.

¿Por qué, pues, esa constante desconfianza de Colón, puesta de manifiesto en sus «memoriales de agravios», protestas y reclamaciones? ¿Por qué

el celo obsesivo de igualarse, primero, al Almirante de Castilla y, en titulaciones, al Rey de Portugal? Desde el punto y hora que cumplió «todo lo prometido» ¿Por qué puso todos sus intereses en el banco genovés de San Jorge? ¿Por qué la constante demanda a su hijo Diego para que recupere todos los títulos, sobre todo el de Virrey y ponga pleito a la Corona? Sobre todo y, por encima de todo ¿por qué se autoasigna el Descubrimiento como algo propio y personal?

Solamente estamos en disposición de comprender el arrebató del Almirante; sentirse desposeído por la justicia de su título más preciado le hizo acogerse a una visión profética en la que la Santísima Trinidad lo señala como escogido, por encima del resto de mortales. Aferrado a su utopía, políticamente apartado de la realidad, no fue capaz, ni siquiera en presencia de la muerte de que, en el Descubrimiento de América había sido, simplemente, un eslabón, un punto de partida inicial, de un proceso histórico, cuyo agente fue España, bajo dirección de la Corona, como resultado de una tarea anónima y comunitaria, quedó constituida cartográficamente y, con posterioridad, en la red de instituciones, ciudades, legislación propiamente americana y el nacimiento de un humanismo imprescindible para comprender lo español, como obra natural y espontánea de la generación finisecular del siglo XV, desenvuelta como creación en la primicería del siglo XVI.

