

JUAN DE LA COSA: EL MARINO Y EL HOMBRE

José CERVERA PERY
General Auditor
Historiador

Parece evidente que de toda la pléyade de descubridores que ensancharon el mundo para España, sea Juan de la Cosa -después de Cristóbal Colón- el hombre que despierta más interés, sobre el que más se ha escrito y el que más controversias ha suscitado, ya por ser el autor del famoso mapamundi- donde está representada por primera vez América, ya por su trayectoria marinera desde maestro de la Santa María en el primer viaje colombino, y maestro en el facer cartas en el segundo, ya por la duda de su doble personalidad, que tanta tinta produjo y que hoy está completamente superada tras los estudios de Barreiro-Meiro y otros especialistas de la temática.

De su más conocida notoriedad, como autor de la famosa carta náutica, que tuvo buen empeño en consignar que «la fizo en el Puerto de Santa María en 1500», no hablaré nada pues ya lo harán con la autoridad y solvencia que les caracteriza María Luisa Martín Merás y Hugo O'Donnell; sólo tangencialmente recordando que fue trazada en el mismo año en que nació Carlos I de España, que tan fijada la tuvo en la mente para sus proyectos de expansión imperial en las orillas atlánticas o pacíficas. Como escribió don Julio Guillén: «Tal mapamundi, que sólo este príncipe daría lugar a que se completase con los mares y tierras que aún no se conocían fue como el regalo que un hada madrina -la geografía- puso en su cuna, y el San Cristóbal que pintó el maestro en el cuello del pergamino, que algunos han creído ver una alusión al almirante descubridor, pudo ser la estampita que en la cabecera velaría y aun alentaría sus sueños de futuro viajero incansable. Y es algo más que una coincidencia que el príncipe adolescente arribase a la Península con un San Cristobalón pintado en una de las velas de la capitana real que montaba».

Será de Juan de la Cosa «hombre de mar y de bien», nacido en Santoña en el barrio o parroquia de Santa María del Puerto y que por una feliz trastocación terminológica viene a avecindarse en el Puerto de Santa María, del que trataré de hacer una semblanza a tono con dos cortedades: la del tiempo disponible y la de mis conocimientos; pues biógrafos tuvo, y excelentes como Enrique de Legina,

el más antiguo de todos, que en 1877 escribe su «Juan de la Cosa», Víctor Andresco que en 1949 publica otro libro con idéntico título; Alberto Fernández Galán que repite también título en 1951, Florentino Pérez Embid que en ese mismo año edita «Los viajes a Indias en tiempos de Juan de la Cosa», Antonio Ballesteros «La marina cántabra y Juan de la Cosa» publicado en 1954, y el no menos útil «Historia del descubrimiento y conquista de América» de Francisco Morales Padrón, que aun ofreciendo una visión de conjunto de la empresa colonizadora permite seguir el hilo conductor de los hechos y actitudes de nuestro protagonista.

Pero la Historia es; No se juzga; se analiza, y por eso es necesario situar al personaje en el marco de su tiempo y en la íntima relación con quienes influyeron en su destino. Y aquí surge inevitablemente el nombre de Cristóbal Colón con el que navegó en dos viajes de muy distinto signo y talante, y con el que no mantuvo precisamente relaciones de estrecha amistad, y ya se verá el por qué. El tenaz, exaltado, místico, huidizo, gentil, ambicioso, genial, duro y sensible, que todo eso se ha escrito del navegante genovés, fue el primer mentor de Juan de la Cosa, cuando concierta con él la inclusión de la nao *Gallega*, *Marigalante* o *Santa María* que de las tres maneras ha sido llamada, y que se convertirá en la nave capitana del descubrimiento.

No teman que vaya a descolgarme con una conferencia paralela sobre Colón del que tantísimo se ha escrito y discutido, pero sí debo consignar aquella suerte de aprendiz de brujo que puso en marcha el gran sortilegio, el enorme descubrimiento sin tomar conciencia real del mismo, ciego en las propias teorías del tiempo que era el suyo y que el acababa de mutar. Y la triste conclusión casi trágica como su propia existencia, en la que a las más brillantes luces y triunfos se oponen negros períodos de hondas contrariedades y negativos signos. Y es que el ser real, el hombre, la criatura Cristóbal Colón sigue siendo a pesar de todo bien poco conocido. Apenas definible por rasgos tan genéricos, por esquemas tan contradictorios, todavía hoy Colón es casi para todos los gustos, para todos los paladares, para todas las alabanzas y todas las mezquindades humanas, genovés, catalán, portugués, gallego, judío converso o cristiano viejo en cuanto a posibles nacionalidades. En la flor de la madurez o en la casi ancianidad al momento central del descubrimiento. Notable navegante y buen cartógrafo, o un loco mediocre en ambos títulos. Una personalidad cautivante y carismática o un hombre duro y mezquino sólo movido por la ambición del poder y la riqueza. Un genio precursor o un empecinado que no fue capaz de reconocer siquiera que había dado al hombre un nuevo mundo y que murió sosteniendo porfiadamente que aquello era el Asia, las Indias. Un místico religioso cristiano, casi un santo al modo medieval o un solapado converso que eludía con habilidad las sospechas de la terrible recién nacida Inquisición. Un hombre de oscuros, humildísimos oríge-

nes, o alguien que siendo de cuna sino principal, cuando menos hidalga o ennoblecida, ocultó para los más esa condición quien sabe por que causas. Colón, pues en los mismos umbrales del siglo XXI, sigue siendo un misterio.

Si me he permitido esta pequeña digresión es porque muchas de las luces y sombras del almirante van a incidir muy directamente en la trayectoria de Juan de la Cosa. Colón le imputa la pérdida de la Santa María con aquellas frases recogidas por el padre Las Casas en su «Diario» «se deshonró cuando encalló su barco»: pero la Cédula Real de 28 de febrero de 1494 no parece hecha para ningún deshonrado, cuando subraya «Por faser bien y merced a vos Juan de la Cosa, vecino de Santa María del Puerto, acatando algunos buenos servicios que nos habedes fecho y esperamos que nos facedes de aquí en adelante, especialmente porque en nuestro servicio y nuestro mandato fuisteis por maestre de una nao vuestra a los marea del océano, donde en aquel viaje fueron descubiertas las tierras e islas de la parte de las Indias, y vos perdisteis la dicha nao; e por vos lo remunerar e satisfacer, por la presente vos damos licencia e facultad para que vos o quien vuestro poder hubiere, podades sacar de la ciudad de Jerez de la Frontera o de cualquier ciudad o de cual ciudad o villa o logar de Andalusía doscientos oahizes de trigo, con tanto que no sea de la ciudad de Sevilla e su tierra e lo podades cargar e levar e levades por nuestros mares e puestos e abras de la Andalusía a la nuestra provincia de Guipúzcoa e al nuestro condado y e señorío de Vizcaya, e no a otra parte, lo cual podades sacar e cargar desde el día de la data de esta nuestra carta, fasta los nueve meses primero siguientes...» firmada en Medina del Campo el 28 de febrero de 1494.

La Real Cédula, dentro del barroquismo de su redacción no tiene vuelta de hoja. A un señor que se deshonra perdiendo un barco en los términos crudos del Diario del almirante no se le puede abonar el barco. Por vos «lo remunerar», ya es decir, e incluso «satisfacer» pero no se espera de el que haga otros servicios... para que no pierda otro barco. La citada cédula nos hace pensar que la idea hasta hoy general de que Juan de la Cosa era el maestre que estaba de guardia cuando se perdió la Santa María puede ser errónea, o que el relato de los sucesos sea uno de los muchos añadidos por el padre Las Casas producto de la reacción ocasionada por los pleitos colombinos.

Pero no pongamos el techo antes que los cimientos, y fijémonos un poco en los rasgos del marino cántabro «recriado» valga la frase en el Puerto. Existe la certeza en su nacimiento en Santoña entre 1455 y 1460 en el barrio o parroquia de Santa María del Puerto -y ya hemos señalado la feliz coincidencia de nombres- y que desde su adolescencia estuvo muy vinculado a las cosas del mar. En 1492 cuando zarpan las famosas carabelas, Juan de la Cosa andaba entre los veintisiete y los treinta y dos años de edad. Para entonces ya posee una notable experiencia

marinera y ha desarrollado su afición a la cartografía pues está en la mar desde que era niño. Y hay constancia de que conoce todo el litoral del Cantábrico; ha viajado repetidamente a Canarias y a distintos puntos de África y ha logrado ser propietario del buque que navega, conocida -ya se ha dicho- como la *Gallega*, la *Marigalante* y la *Santa María*, llamada a ser la capitana de la empresa colombina en el momento preciso y que tenía un desplazamiento entre 100 y 110 toneladas.

Con este barco realiza sus singladuras sureñas desde la bahía de Cádiz que contaba en aquella época con buenas instalaciones, en una situación geográfica ideal, con una indudable riqueza y con experiencia muy rica en el arte de navegar. La prueba está en que con el paso del tiempo, Cádiz y su contorno llegarían a poseer el monopolio del tráfico marítimo con América, hecho que se impuso por sí mismo pese a la desesperada y ardorosa defensa de los intereses sevillanos trabajada a lo largo de un prolongado y espinoso proceso ante el Real Consejo de Castilla. Los marinos portugueses, roteños o gaditanos estaban más que capacitados para entender el misterio de Colón, buena, prueba es que el sesenta por ciento de los tripulantes de las tres carabelas procedían de la zona mencionada, entre ellos el marinero de Rota Bartolomé Pérez y los de apellido Niño, tan numerosos en la expedición. Desde Cádiz y el Puerto de Santa María se mantenían líneas de navegación con toda la regularidad posible en aquellos tiempos que enlazaban con otros puertos del Mediterráneo y con otras costas más alejadas todavía como las Africanas. Parecía lógico por tanto que el primer viajes descubridor partiera de la bahía gaditana, sin embargo las naos zarparon de Palos y buenas razones políticas lo indujeron a ello, porque la Reina Católica, en todo momento preocupada por el predominio de la Corona sobre la poderosísima nobleza de la época, acaparadora de privilegios conseguidos a costa de anteriores monarcas caracterizados por su debilidad.

Así la bahía gaditana estaba en manos de dos familias intocables en sus fueros. La ciudad de Cádiz era de los Ponce de León; Puerto de Santa María de los duques de Medinaceli. Sin unos ni otros podía emprenderse una expedición ultramarina en cualquier aspecto, a pesar de que en el enclave resultaba ser el más adecuado para la empresa. Por el contrario la costa onubense carecía de señoríos y el más importante de los nobles, el conde de Niebla era fidelísimo vasallo de los Reyes y estaba directamente a su servicio. No cabía elección, aun sacrificando conveniencias ciertas y seguras por lo que decidió la Reina guiada por su instinto político y por su diestro manejo de los asuntos de Estado.

Precisamente para eludir la influencia de ambas familias es por lo que en el año 1483 se había fundado la villa de Puerto Real con la que se pretendía poseer un asiento de la Corona en una comarca que se adivinaba de trayectoria trascendental en posteriores decenios y en su día habría de cumplir funciones interesan-

tes en relación con la ruta de Indias. Puerto Real, cuyo término fue segregado del de Jerez de la Frontera, simbolizaba la presencia del poder central a escasas millas de distancia de unos servicios portuarios que todavía estaban rubricados por el signo feudalista, cuando la recién conseguida unidad española exigía otros esquemas y otras perspectivas.

La amistad de Juan de la Cosa con los hermanos Pinzones, los verdaderos «ascosnons» del descubrimiento -como se diría hoy- con los que había mantenido negocios e intercambiado fletes, le decide a alquilar su nao cuando es requerido por ellos. La *Santa María* ya con este nombre, encabezará la expedición y dará alojamiento al almirante, por ser nave de mayor porte y acomodo que las dos restantes, pero el armador exige ir de maestre y con él, y que también figure en la tripulación su fiel piloto Sancho Ruiz y varios marineros de su absoluta confianza. Dicha nao, según datos fiables (aunque luego se han realizado numerosos estudios sobre la misma) había sido construida en Santoña, tenía 52,60 metros de eslora, 3,50 de quilla a bao y 7,50 de manga. Su arboladura estaba compuesta de bauprés, trinquete, mayor y mesana; una excelente nave sin duda para la época a que nos remitimos.

Las disensiones entre Colón y su maestre en este primer viaje comienzan pronto. Cristóbal en su «Diario» llama a Juan de la Cosa «mi discípulo» formando parte de su táctica de restar méritos al prójimo como también lo hace con los hermanos Pinzón y tantos otros. Está guiado por el deseo de enaltecerse a sí mismo, para lo cual tiene que reducir o minimizar el papel de sus compañeros de aventura. Juan de la Cosa no podía ser su discípulo, porque aunque en este primer viaje no ha trazado como es lógico su famosa carta, ya era un cartógrafo admirado de todos, y por el contrario Colón no había demostrado sus conocimientos en esta materia. Toda su ciencia se reducía a los misteriosos pergaminos que atesoraba en su cámara, que jamás nadie logró ver y en los que se encerraba todo el misterio de su enigma.

Acerca de éste asunto los profundos estudios llevados a cabo por el ilustre profesor don Juan Manzano, en especial los dedicados a Colón y su «secreto» nos acerca cada día más a la certeza de que el genovés «sabía a donde se dirigía» gracias a las cartas y documentos llegados a su poder, procedentes de un predescubridor cuya identidad no está todavía aclarada, aunque algunos autores se inclinan a creer que era el piloto Alonso Sánchez de Huelva, protagonista de unas curiosas peripecias, de las que siempre hubo memoria en su tierra natal. Por lo tanto la presencia de Juan de la Cosa a bordo era vez tal para el almirante y cuando no atiende sus consejos ocurren desastres como la pérdida de la *Santa María*.

Pero en este asunto Colón se muestra muy duro en su «Diario». Sin ambages

dice que Juan de la Cosa debía haber estado de guardia y se fue a dormir y que cuando la nao encalló sobre un banco de coral «tan mansamente que no se sentía» fue uno de los primeros en arriar un batel y huir hacia la *Niña* para salvarse. Ciertamente Juan de la Cosa como maestre debía haber estado en su guardia y no permitir que el timonel cediese el timón a un grumete, como parece indicar en su «Diario». Pero Barreiro-Meiro sale en defensa del cántabro señalando que había más de un maestre en la nao y que no era La Cosa el que en aquel momento la desempeñaba. También parece desproporcionada la palabra «huida» que emplea el almirante, pues Juan de la Cosa no tenía nada de cobarde como habrá de verse en sus expediciones posteriores. La nao «quediz era muy pesada y no para el oficio de descubrir» fue evacuada tras el encallamiento y su cargamento pasado a la *Niña*, pero los cuarenta hombres de la *Santa María* apenas cabían en la *Niña*, por lo que se pensó establecer un fuerte con los hombres y resto de la nao. Así nació el fuerte de la Navidad, primer establecimiento europeo en América de triste y desdichado final como es sabido.

No debieron hacer mella los agravios de Colón en Juan de la Cosa, o el almirante los estimó superados cuando en el segundo viaje, que ya sale con gran pompa y aparato de la bahía de Cádiz, convence al santanderino para que lo acompañe. Conoce su valía y sobre todo su destreza para confeccionar cartas en lo que era un verdadero maestro y no puede prescindir de él. Al regreso de esta segunda expedición colombina en 1496 es cuando Juan de la Cosa vuelve al Puerto de Santa María y ordena sus mapas y notas. Ya no navegará más con Colón, pero en 1499, requerido por Alonso de Ojeda sale a la mar de nuevo y participa en los descubrimientos del Continente lo que le permite hacer nuevos y valiosos dibujos de su especialidad desembarazado ya de la interesada tutela de Colón y con la mente fija en la idea de hacer el mapa del Nuevo Mundo, para lo cual habrá de necesitar nuevas visitas conforme se ensanche el panorama conocido por los españoles.

Alonso de Ojeda, junto a Juan de la Cosa, a los que se le une Américo Vespucio, realizan el primer viaje tras la ruta colombina pero sin Colón a bordo. Ojeda no es nuevo en las lides marineras pues como La Cosa ha acompañado a Colón en su segunda expedición y desempeñado junto a éste diversos cometidos. Radicado como Juan de la Cosa en el Puerto de Santa María de donde zarpan el 18 de mayo de 1499 se dirigen a Cabo Aguer, de allí siguen para la Gomera en Canarias y veinticinco días más tarde están ya a la altura del Orinoco cuyas verdes riberas recorren hallando huellas de Colón en las llamadas Bocas del Dragón en Trinidad. El segundo trecho navegado el de Trinidad-Margarita-Costa de las Perlas-Curaçao-Península de Coquibacoa o Guajira. Desde ahí anduvieron el tercer tramo que le llevó pese a habérseles prohibido hasta la isla Española. En abril

o mayo de 1500 estaban ya de regreso a España, y aunque el viaje fue desastroso con pérdidas de hombres y sin beneficios económicos, prolongaron los descubrimientos del tercer viaje de Colón, y a su regreso dibujó el famoso mapa, de cuyo trazado y vicisitudes, contenido, desaparición, recuperación posterior y adquisición para el Museo Naval, os hablaran mucho y bien los ponentes que me sucedan.

Juan de la Cosa se embarca de nuevo esta vez con Rodrigo Bastidas en octubre de 1500 (el mapa debió hacerlo durante el verano) para el descubrimiento de la costa hoy colombiana y panameña entre el cabo de la Vela y Nombre de Dios en el Darien, regresando tras bastantes peripecias en la flota en que naufragó Bobadilla en 1502. Los Reyes en recompensa le nombraron alguacil mayor teórico de Uraba y le otorgaron una pensión. Entre viaje y viaje permanecía en el Puerto de Santa María dedicado a sus labores cartográficas, enriquecidas por los mayores conocimientos del continente americano y hay constancia de que en 1503 se le abonarían siete ducados por dos cartas de marear que ofreció a la reina. En ese mismo año andaba en tratos con oficiales de la Casa de Contratación para un nuevo viaje al golfo de Uraba rehusando ir en compañía de Cristóbal Guerra del que al parecer no se fiaba, y ofreciéndose a ir con tres naves a lo que accedió la Reina cuando supo que cuatro buques portugueses habían ido a la tierra descubierta por Bastidas, para cerciorarse lo enviaron a Lisboa donde le prendieron, pero puesto pronto en libertad volvió a España afirmando que dos expediciones portuguesas habían ido a zona prohibida por lo que para evitar su repetición partió en 1504 con cuatro navíos a Uraba donde recogió un cuantioso rescate recibiendo en premio cincuenta mil maravedises de pensión. En este viaje recorrió desde la isla Margarita a Uraba, y encontró a Cristóbal Guerra en Cartagena de Indias, con quien tuvo grandes disensiones, pero también padecieron grandes calamidades en Urabá y Jamaica, hasta que pudieron llegar a la Española todos bajo el mando de Juan de la Cosa, cada vez más acreditado como experto navegante.

En 1507 nuevamente inicia la travesía oceánica desde su querido Puerto de Santa María, y al que estaba de vuelta al año siguiente. Por este viaje recibió cien mil maravedises; la confirmación del alguacilazgo y un repartimiento en la Española. Nuevamente asociado con Ojeda y nombrado su teniente gobernador, culminará, junto a él su último y trágico periplo. Salieron Ojeda y Cosa el 10 de noviembre de 1509 de la Española con tres barcos y 300 hombres. Entre ellos figura un soldado llamado Francisco Pizarro, y otro de nombre Hernán Cortés ha de quedar en tierra aquejado de dolores en una pierna. Ojeda en exceso impetuoso no hizo caso de los consejos de su lugarteniente que le aconsejaba ir a Urabá donde los indios según creía no usaban flechas envenenadas, y habiendo triunfa-

do en un primer encuentro, se internaron ambos capitanes hasta Turbaco en la actual Colombia, donde fueron sorprendidos por los indígenas. Juana de la Cosa, que se había adelantado, pereció luchando, asañado con todos sus compañeros. Ojeda pudo salvarse y habiendo llegado Nicuesa ambos atacaron a los indios de nuevo haciendo una dura represión. En el pueblo del desastre hallaron el cadáver del insigne marino como un erizo lleno de flechas, aunque según López de Gomara el cadáver fue devorado por los indígenas. Herrera sin embargo asegura que el cuerpo fue encontrado por sus compañeros que lo vieron hinchado y deforme «y con algunas espantosas fealdades» por causa de la pozoña de que estaban provistas las flechas.

Acababa así la brillante ejecutoria de un hombre que desde la infancia había estado en el mar y proporcionó a España inestimables servicios además de legar a la Humanidad su «Imago Mundi» que era como la ruptura de las tinieblas de toda una edad histórica.

Y si hemos trazado, no del modo de que sería merecedor nuestro personaje, sino bajo el signo de nuestras carencias, su brillante trayectoria náutico descubridora, permítasenos antes de terminar la exposición, añadir algunos datos de su condición personal y humana. Es decir, al hombre que navega con el marino.

¿Cómo era Juan de la Cosa? Sus biógrafos nos lo describen como serio aunque afable, ordenado y juicioso y sobre todo modesto. Y es curiosa su modestia porque fue el hombre que más viajes hizo a las Indias; tres más que Colón y siete en total, alternando estos viajes con varios servicios especiales por orden de los Reyes Católicos —uno de información— aunque bien pudiera emplearse la palabra espionaje «para saber secretamente del viaje de los portugueses a las Indias con cuatro navíos»; otro durante tres meses dando protección a las naos que venían de las Indias en 1507; el tercer «servicio especial» su participación en la Junta de Pilotos celebrada en Burgos en 1508 a la que asistieron Vicente Yáñez Pinzón, Juan Díaz de Solís y Américo Vespucio, los cuatro marinos más reputados de la época convocados por el rey Fernando el Católico para tratar de nuevos descubrimientos, y el último de estos servicios, su ida a Portugal para comprar dos naves por encargo del rey en 1509.

La reina lo prefería a todos. Existen tantos documentos reales sobre esta preferencia que la hacen obsesiva, llegando incluso a capitular un viaje éste a Urabá con Juan de la Cosa en el que sólo ofrecía el quinto a la Corona en lugar de hacerlo con Cristóbal Guerra y Bastidas que ofrecían el cuarto. Los promotores de las expediciones se lo disputaban para que él las dirigiese. Sin embargo de los siete viajes que hizo sólo en uno fue como jefe de expedición, razón de más para creer en su modestia o falta de ambiciones mundanas.

López de Gómara lo llama el «mayor experto en cosas de la mar» y Herrera

«el más hábil náutico». La propia Doña Isabel escribiría a los oficiales de la sevillana Casa de Contratación diciéndoles que «sería más servida con que Juan de la Cosa hiciese el viaje porque creo lo sabrá, mejor que otro alguno». Tampoco Fray Bartolomé de las Casas es parco en elogios, sobre todo en cuanto a su habilidad maniobrera se refiere, cuando refiriéndose al viaje que el cántabro hizo con Bastidas escribe: «Un Rodrigo de Bastidas concertóse con algunos en especial con Juan de la Cosa, vizcaíno, que por entonces era el mejor piloto que por aquellos mares había por haber andado en todos los viajes que había hecho el almirante». Y aquí el padre Las Casas exagera porque en el tercer viaje no fue Juan de la Cosa y el cuarto aún no se había llevado a cabo. Pero valga el exceso si al elogio se refiere.

Han pasado con largueza quinientos años de aquellas gestas náuticas en las que tan directamente participó Juan de la Cosa, el cántabro de nacimiento y portuense de vecindad y adopción y al que siempre regresaba de sus viajes, a ordenar sus mapas y sus notas. Posiblemente se los mostrara a su protector el duque de Medinaceli don Luis de la Cerda quien siempre le distinguió con su afecto y fuera el primer veedor de la famosa carta que tanto hubo de admirar al arzobispo Fonseca, «por la destreza e cuidado con que ha sido levantada».

Por lo que tuvo de positivo, que fue mucho, por el protagonismo de un héroe y de un sabio, en acción y vida plena de aventuras y desventuras, hay que detenerse en la reflexión en medio de las diarias prisas y rendirle homenaje a aquel Juan de la Cosa, hombre al parecer de talla física no muy grande y en cambio enorme en su trascendencia temporal. Tomar conciencia de cuanto hizo y cuanto honró a la ciudad que si no lo vio nacer, si supo acogerlo y darle calor de hogar, y que en esta tarde otoñal de brisas marinerías, en justa contrapartida honra su nombre.