

LOS VIAJES DE COLON

*Carlos de Giorgis Berendique
Capitán de Alta Mar*

UN MUNDO POR CONVENCER

Las motivaciones concretas

A fines del siglo xv Europa se encontraba con el Mediterráneo prácticamente en poder de los piratas berberiscos y turcos y como el viaje por tierra hacia las Indias Orientales, países de las especias, de la seda y el oro, seguía la ruta de Marco Polo (Armenia, Persia, Pamir, desierto de Gobi, China o Catay), muy largo y más peligroso desde la caída de Constantinopla y del Imperio Bizantino en poder de los otomanos (1453), era una imperiosa necesidad disponer de una nueva ruta para mantener un comercio próspero y seguro.

La ruta del este es ya de Portugal

Los marinos portugueses —a partir del auge que dio en los albores del siglo xv su soñador y visionario Príncipe Enrique el Navegante (1394-1460) a la cartografía, a los estudios geográficos, a la astronomía y la navegación, fundando en el promontorio de Sagres, del cabo de San Vicente, una escuela náutica— tomaron la iniciativa y, con la cruz de Portugal al tope, iniciaron las primeras aventuras.

La ruta por el oeste emerge tangible aunque audaz

No ha de extrañarnos, pues, que Cristóforo Colombo Fontanerosa, formado como marino en naves franco-portuguesas, que había alcanzado en sus navegaciones hasta Inglaterra, Irlanda e Islandia, que después fuera agente naviero en Lisboa y que sería informado de estos exitosos descubrimientos por su suegro, capi-

tán de puerto de una de las islas Madeiras, tomara con visión, audacia e iniciativa la tarea de “buscar el camino por la ruta del oeste, atravesando el Mar Ignotus”.

Su proyecto lo ofreció, por lógica marinera y lealtad, primero a Portugal y luego, por intermedio de su hermano Bartolomé, a Inglaterra y Francia: España fue una intermitente opción.

EL PRIMER VIAJE

Las naves de la hazaña

Volviendo a la capacidad marítima española en esos años finales del siglo xv, cabe reseñar brevemente la composición y operatividad de la primera flotilla y flotas en los viajes del Almirante y de algunos viajes posteriores de otros navegantes, éstos ya autorizados y supervisados por la Casa de Contratación, con sede en Sevilla.

La primera flotilla colombina se compuso de tres barcos: Una nao y dos carabelas. La nao fue construida en España basada en planos de la llamada carraca, de origen veneciano-genovés; eran naves de construcción firme con dos o más mástiles, de bastante capacidad de carga y probadas ya en todo el Mediterráneo por los marinos de las Repúblicas itálicas.

La carabela es de origen portugués, de dos o tres mástiles y escaso calado. Había dos clases de carabelas: La latina, con velas latinas o triangulares, de fácil maniobra en todos sus mástiles, y la carabela redonda, que empleaba velas cuadradas o redondas más complicadas y lentas, pero que podía llevar en su mástil de popa velas latinas. Eran naves ágiles y de graciosas formas, con un castillo saliente a proa y a popa un alto alcázar. Los portugueses las ha-

bían probado con éxito desde comienzos del siglo, para abrir sus rutas comerciales a la India. Ambos tipos de naves tenían cubiertas.

Los nombres de las naves de esta flotilla son famosos en la historia de España y América y algunas de sus características son las siguientes:

—La *Santa María*. Nao de alrededor de 100 toneladas, medía aproximadamente 30 metros de eslora y 9 metros de manga; inicialmente zarpó con velas latinas, para usar luego en la travesía desde las Canarias al oeste velas cuadradas, con una superficie vélica de 270 metros cuadrados. Fue armada por el piloto y cartógrafo Juan de la Cosa; en esta nave, que era la mayor de todas, izó Cristóbal Colón su insignia de Capitán General de sus Altezas; no sería Almirante y “Visorrey” hasta descubrir tierras. Llevaba 40 hombres de tripulación y al parecer el piloto Juan de la Cosa acompañó a Cristóbal Colón en este viaje, como “maestre”, equivalente a un actual oficial de maniobras y segundo en el mando.

—La *Niña*. Era una carabela de 60 a 70 toneladas, una eslora aproximada de 23 metros, una manga de 8 metros y un puntal de 2 metros; llevó una tripulación de 21 hombres. Al igual que la *Santa María*, cambió su velamen latino a velas cuadradas en la isla Gomera, una de las siete islas del grupo de las Canarias. Estaba al mando del piloto Vicente Yáñez Pinzón.

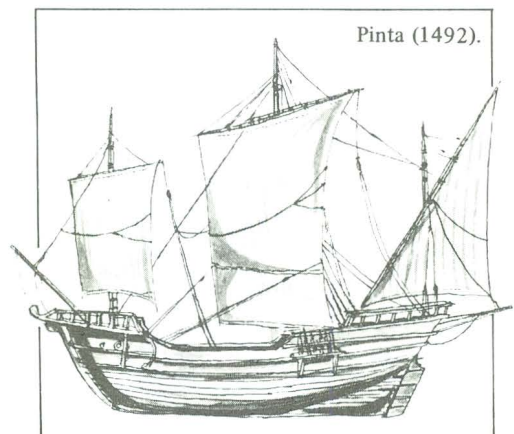
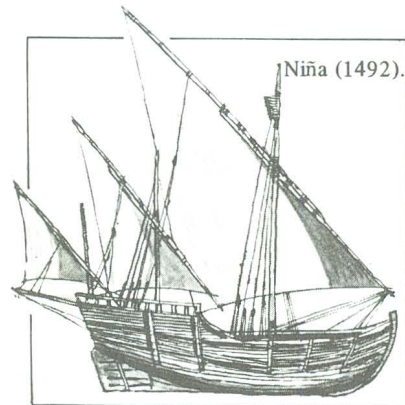
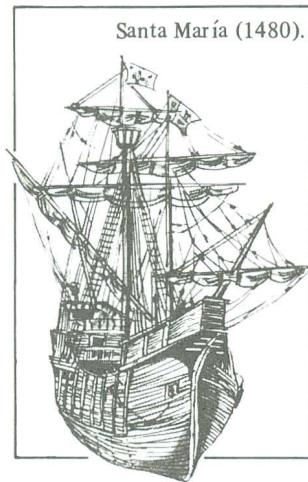
—La *Pinta*. Era una carabela de velas cuadradas o redondas, de 25 toneladas, al mando de Martín Alonso Pinzón, marino de experiencia y con conocimiento de la cartografía y náutica; iba con él, como “maestre”, su hermano Francisco Pinzón y una tripulación de 26 hombres.

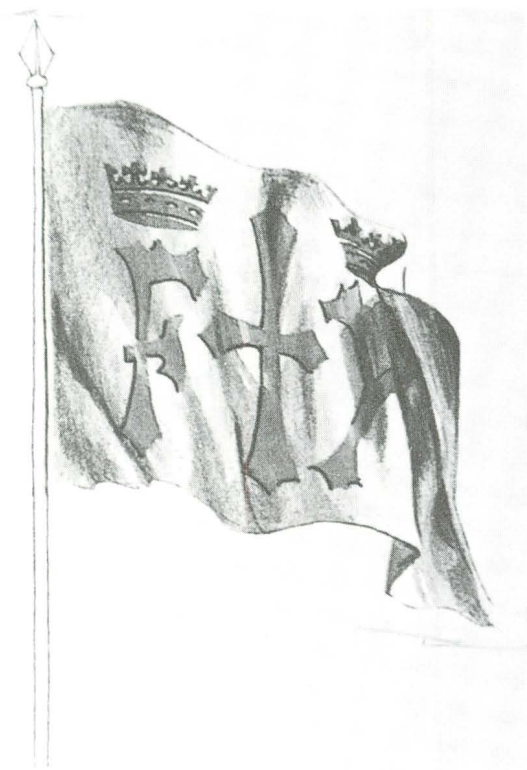
Estas dos últimas naves fueron armadas por la ciudad de Palos de Moguer, en pago de una deuda a la Corona.

La dotación total embarcada en esta flotilla fue de 90 a 120 hombres (según las fuentes: Padre Las Casas o Fernando Colón), número que costó completar e incluyó a algunos presos amnistiados con la obligación de “engancharse”.

La feliz alborada

Cuando Cristóbal Colón descubrió para el mundo europeo, en aquel glorioso amanecer del 12 de octubre de 1492, la isla Guanahani —llamada así por los aborígenes y que él bautizó San Salvador, hoy la actual Watling del grupo de las Bahamas o Lucayas— y se dirigió a tierra y en sus playas de blancas arenas hincó sus rodillas, plantó la cruz del cristianismo, desplegó al viento americano enseñas y oriflamas





La enseña de la expedición

de Castilla y Aragón y al batir de banderas tomó posesión de estas tierras para sus católicas Majestades los Reyes de España. Las Casas, en su *Historia de las Indias*, explica que Colón "bajó a estas playas en su batel armado y con sus armas". Sacó el Almirante la bandera real y los dos capitanes, los hermanos Yáñez Pinzón, sendas banderas de la Cruz Verde. El Almirante vestía de color grana.

La bandera real era enseña de la soberanía de Castilla; llevaba en fondo blanco una cruz verde al centro y las iniciales de sus Altezas, F. e Y., coronadas también en verde, una a cada lado de la cruz. Esta bandera fue la insignia peculiar de esta expedición.

Colón tomó posesión de dicha isla delante de los Capitanes, de Rodrigo de Escobedo, escribano de toda la Armada, de Rodrigo Sánchez de Segovia, veedor de ella y de toda la gente cristiana. Indios totalmente desnudos miraban atónitos a los españoles y parecían "espantados" por su blancura, sus barbas, sus vestidos y sus armas. Aquí los expedicionarios levantaron una cruz y le reconocieron a Colón toda su autoridad, el rango de Almirante y los títulos de Virrey y Gobernador.

Después de esta ceremonia siguió descubriendo islas en las Grandes Antillas; las más importantes fueron Santa María de la Concepción, Ferdinanda, Isabela, Cuba —que llamó Juana— y la Española o Hispaniola, hoy Santo Domingo, que avistó el 9 de diciembre de 1492.

Un marino cabal

Los que han navegado en el Atlántico norte y en el mar Caribe saben de la corriente —de fuerte intensidad— del golfo, de los vientos alisios del noreste que soplan desde la latitud de los 30° norte hacia el ecuador; saben de la zona o cinturón de los vientos del oeste, que soplan desde la latitud 30° norte hasta altas latitudes; saben también de la fuerza destructora de los ciclones tropicales, de los cuales baste recordar que en la Segunda Guerra Mundial un huracán en las cercanías de las islas Filipinas azotó a la flota estadounidense después de la batalla de Midway, encontrándola desprevenida después de su triunfo sobre la flota japonesa. Sin combustible y sin lastre en muchas de sus naves, el ciclón ocasionó el hundimiento de tres destructores y varios portaaviones quedaron con sus aviones dañados e incendiados; hubo un total de 800 muertos y más daños materiales que en la batalla recién librada.

Frente a lo anterior se comprende mejor las dotes marineras de Cristóbal Colón, que si bien tenía amplios conocimientos en el arte de navegar, de la cartografía y era conocedor de los vientos y corrientes como los marineros portugueses de su época que fueron sus maestros, tales artes eran en esa época elementales, ya que comenzaron a ser desarrolladas sólo en 1415, después de la conquista de Ceuta por los portugueses, cuando luego éstos "osaron aventurarse en el gran Océano".

A fines del siglo xv se conocía la brújula o aguja de marear, ya dividida en sus 16 cuartas; las distancias eran medidas en leguas en las antiguas cartas o "portulanos". Luego, en las cartas "cuadrantes" un grado equivalía a 17,5 leguas; estas últimas cartas eran aceptables entre los 20° norte a 20° sur, ya que a medida que se alejaba del ecuador provocaban errores que había que saber corregir.

La fase inicial de la navegación astronómica fue observar la Estrella del Norte, la Polar, calculando su altura con sucesivos instrumentos: Rueda de la polar, el cuadrante náutico y el astrolabio náutico, con los cuales los portugueses y Colón observaron la altura del sol para calcular la latitud.

Completaban estos instrumentos el reloj de arena y la sondaleza o plomo; del primero

los había de media, una, dos y hasta de cuatro horas. A bordo, la hora era ajustada al mediodía al paso del sol por el meridiano; el segundo servía para indicar con seguridad el agua bajo la quilla del navío.

Sus viajes a Irlanda e Islandia lo habían hecho conocer y soportar el viento oeste de esas zonas que, con lógica, supuso predominaban en todo el océano Atlántico y así lo usó a su regreso. Lo mismo se deduce al verlo cambiar en las islas Canarias los aparejos de las carabelas, de velas latinas a velas cuadas. Es difícil creer que hubiese tomado tal decisión, que demandó gastos y pérdida de tiempo, de no haber estado seguro y convencido de que iba a contar con vientos a favor, por lo menos durante una gran parte del viaje.

Supo apreciar el tiempo atmosférico y sus fenómenos, relacionando vientos con tipos de nubes, vuelos de pájaros o ausencia de ellos y épocas de la luna. Las dotaciones que cubrieron esta flotilla estaban formadas por hombres avezados y valientes pero algo temerosos; en su mayoría eran andaluces y de Palos, por lo del “enganche obligado”, ya que sabían que lucharían contra lo desconocido en el “mar tenebroso”, contra los marinos de Portugal —que pretendían la hegemonía del mar— contra la reacción natural del espíritu, los peligros interiores: Temor de no volver, tensión para soportar una convivencia en estrechas naves y estar faltos de una disciplina formal.

Se supone que practicaron marinería y maniobras veleras durante la permanencia de 33 días en las islas Canarias, mientras cambiaban aparejos a las carabelas, reparaban el timón de la *Pinta* y hacían pertrechos.

De estas dotaciones debemos destacar a los hermanos Pinzón, marinos experimentados, altamente profesionales y muy considerados en el puerto de Palos; también viajaron tres italianos, seguramente genoveses o venecianos, un portugués y diez vascos o gallegos; todos estos marinos muy profesionales, al igual que los de Palos, fueron a bordo los instructores, formando así la planta de maestros, timoneles, ser-violas y vigías.

Gracias a los conocimientos y afanes de Colón, de sus capitanes y pilotos, estas dotaciones permitieron y aseguraron el viaje de ida y regreso en este magno descubrimiento.

Como vemos claramente, los hombres de aquellos tiempos no navegaban a “la buena de Dios”.

La buena fortuna de Colón

Colón además tuvo “buena suerte” en su

navegación descubridora, ya que escapó de adentrarse en la corriente del golfo, que baña a buenas millas de distancia la costa atlántica de Norteamérica con una intensidad de hasta cuatro nudos, la que lo habría llevado —en una suposición— de vuelta a Europa, sin tocar tierra americana. También, sin saberlo, sorteó la zona de calmas en el mar de los Sargazos.

Avala los conocimientos de Colón, de sus capitanes y pilotos, el hecho de que la *Pinta*, que en el viaje de retorno se había separado de la nave capitana siguiendo una ruta parecida, recaló antes al continente, lo que señala que este rumbo de regreso noreste, un cuarto este, ya Colón lo había estudiado con ellos.

Durante su permanencia en las descubiertas islas de las Antillas no tuvo que sortear en el Caribe “ciclones tropicales”, a pesar que éstos se forman de septiembre hasta enero; tuvo malos tiempos sólo en el tramo final de su vuelta a España.

El regreso triunfal

Zarpó de regreso el 16 de enero de 1493, desde la Española, no sin antes haber fundado el fuerte Natividad en la costa norte de esta isla, con los restos y parte de la dotación de la *Santa María*, que había encallado.

En esta singladura el Almirante fue en la *Niña*; puso con sus naves proa al noreste, un cuarto este, ciñendo tensamente al viento alisio del noreste. Grandes temporales, ya cerca de las Azores, pusieron a prueba la construcción de las carabelas. Su cubierta corrida aguantó bien los golpes de mar.

Luego de alcanzar la *Niña* aproximadamente la latitud 37° norte, con viento oeste, recaló primero y no sin contratiempos marinos a una de las islas Azores, para alcanzar finalmente tierra peninsular en Lisboa, el 4 de marzo de 1493, desde donde pasó al puerto de Palos, recalando el 15 de marzo; de allí a Sevilla para ser luego recibido por los Reyes en una apoteósica ceremonia en Barcelona, capital del principado de Cataluña, residencia de la Corte en esa fecha.

Un sueño persistente

Sólo el ímpetu de una idea-fuerza tan potente como descubrir una segunda ruta a las Indias puede explicar cómo ni las diferencias de razas y costumbres encontradas en los nativos, ni la falta de especias, sedas y palacios como los que había en los países asiáticos, que ya los mercaderes venecianos, genoveses y otros europeos conocían por su tráfico

comercial, hicieron pensar a los hombres del Gobierno peninsular o a sus cartógrafos que aquellos habitantes eran otros hombres, otras tierras las encontradas y que más allá, hacia el poniente, hubiera otro mar inmenso y las tierras añoradas por el corazón de este hombre aventurero y soñador.

Colón creyó hasta su muerte junto con Isabel la Católica, que lo descubierto eran las Indias y que el lejano Catay, al cual se llegaría por tierra, se encontraba en algún punto lejano de esas riberas.

Los logros de la Corona

Si bien la expedición no fue de carácter militar, fue sin duda una expedición real; con ella los Reyes católicos, a lo mejor sin saberlo o vislumbrando sólo una parte, van a cumplir una misión que abarcó varios objetivos.

Tuvo un significado geográfico, pues aclaró imperfectos conocimientos del globo terráqueo. Para Colón —según lo escribe en su “Diario”— es un viaje de “cata”, de prueba.

Fue descubierta una nueva ruta por mar, para ir al Oriente por Occidente; aquí se ve implícitamente un objetivo comercial futuro, al pensarse en las riquezas y especias que podían ser encontradas.

Tuvo un carácter diplomático, por las cartas que llevó Colón al Gran Khan y a otros reyes.

También tuvo la expedición un carácter religioso, de evangelización de otros pueblos, como símbolo de la naciente unidad religiosa de la península, que afianzó la nacionalidad.

Pero el objetivo principal, el número uno de la expedición, fue “conquistar territorios para Castilla”.

En las Capitulaciones se dice solamente este último objetivo: “los Reyes son (ya) Señores del Océano y ordenan a Colón descubrir nuevas islas y tierras firmes”.

Lo anterior se comprueba fehacientemente en la bula que el Papa Alejandro VI promulgó en mayo de 1493: “Ya desde atrás habiades propuesto a vuestro ánimo buscar y descubrir algunas islas, tierras remotas e ignotas de otros hasta ahora no halladas, para reducir los moradores y naturales dellas al Servicio de Nuestro Redentor y que profesasen la Fe Católica...”.

Los fueros del Almirante

En cuanto a lo que le fue concedido a Colón, se distinguen tres tipos de aspectos:

—Las gracias honoríficas y reconocimiento de nobleza, los empleos efectivos de Almirante

de las islas y tierras firmes que sean descubiertas, con sus atribuciones.

—El cargo de Gobernador, que implicaba la jurisdicción terrestre, y Virrey de los territorios, condición de lugarteniente del Rey, que refuerza los poderes anteriores.

—Finalmente las ventajas económicas que significaban el 10 por ciento, deducido de los gastos, de cuanto los nuevos territorios aportasen. Se autorizó también al futuro Almirante a invertir la octava parte en todas las expediciones con destino a las tierras descubiertas, obteniendo un octavo de las ganancias.

Estas dos últimas ventajas económicas que otorgaban derechos, por ser nulas *ab origine* ya que contradecían las leyes del reino, son cambiadas después por una pensión, la primera, y por una indemnización, la segunda.

Los herederos de Colón tuvieron posteriormente que demandar a la Corona por sus derechos —lo que dio origen a los “pleitos Colombinos”— fuente histórica de gran valor, ya que el diario original de Colón se perdió en vida de su nieto Luis Colón, Tercer Almirante de las Indias.

EL SEGUNDO VIAJE

Una gran flota

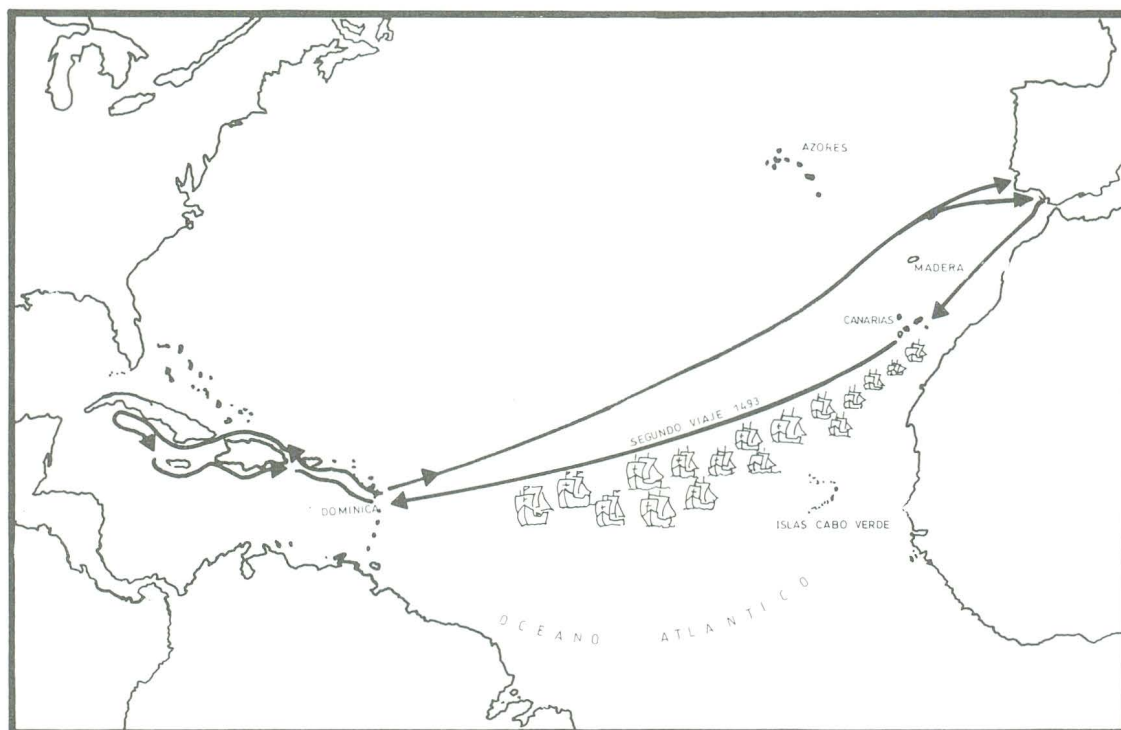
En este viaje, Colón, con millones de maravedíes puestos por la Corona a su disposición, no fue una flotilla sino una flota la que organizó. El Almirante demostró sus dotes y condiciones de buen administrador; tanto más ahora que en su posición de prestigio y de hombre que ha cumplido su promesa de “abrir una nueva ruta por el mar desconocido”, todos confiarán en él.

En esta ocasión reunió 17 naves, dos grandes y las restantes menores, con una dotación que varía, según las fuentes, de 1.300 a 1.500 tripulantes. Su nave capitana es la *Marigalante* y vienen con él caballeros y funcionarios de las Cortes de Castilla, Andalucía, León y Extremadura; son de preferencia naturales de los reinos bajo autoridad de los Reyes católicos.

Entre otros notables viajó el piloto Juan de la Cosa, célebre después por sus levantamientos cartográficos y el primer mapa del Nuevo Mundo; como simple soldado fue Juan Ponce de León, ya distinguido por su participación en la guerra contra los moros.

Además, fueron a probar fortuna: Marineros y soldados, frailes y cartógrafos, artesanos de toda índole y labradores, mineros e hijosdalgo segundones.

Esta expedición fue muy bien equipada,



Mapa general del segundo viaje

incluso con todo lo necesario para el establecimiento y conquista; llevó caballos, vacas, ovejas, cabras, cerdos y aves de corral; entre las semillas y plantas, trigo, cebada, la vid, el limón, el naranjo y caña de azúcar (oro blanco).

Para su época, esta flota —con la tripulación que embarcó y su apoyo logístico— es, sin duda alguna, un esfuerzo notable para la España terrestre y una demostración de la capacidad, conocimiento y dotes de organización y mando del Almirante.

Nuevos descubrimientos

Colón zarpó el 25 de septiembre de 1493 desde el puerto de Cádiz y después de recalar en las Canarias navegó con rumbo más certero y seguro, pasando por las pequeñas Antillas al mar Caribe, descubriendo, entre otras islas:

Dominica, el 3 de noviembre, Marigalante, Todos los Santos, Santa María de Guadalupe, Monserrate, Santa María la Redonda, San Martín, San Jorge y Once Mil Vírgenes; el 20 de noviembre descubrió Borinquén, nombre aborigen de la que él llamó San Juan Bautista, actual Puerto Rico, recorriendo su costa norte durante dos días; luego descubrió la isla de la Mona para dirigirse finalmente a la Española.

Posteriormente, en este viaje descubrió Jamaica y recorrió la costa sur de Cuba.

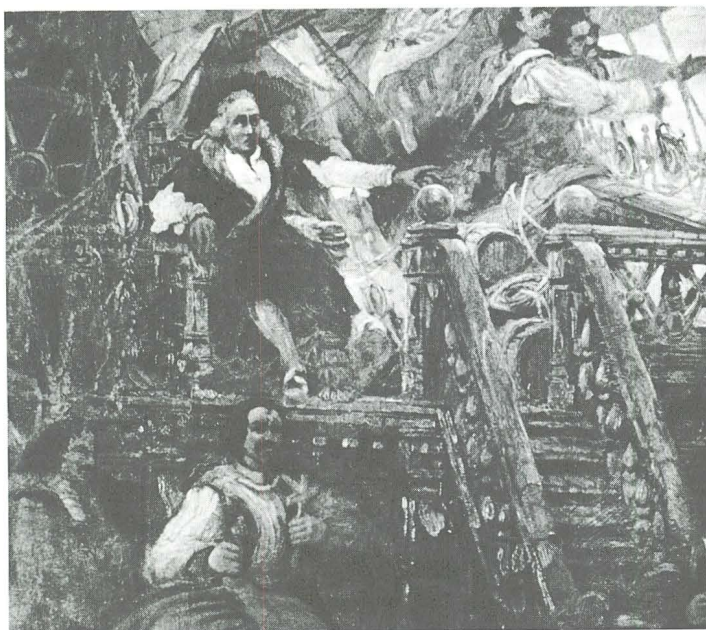
En Borinquén encontró, fuera de oro, productos naturales como el maíz, el árbol de la goma, el papayo, la batata, la guayaba y el tabaco, de gran impacto posterior en la alimentación europea y mundial.

Andamiaje administrativo español

La Corona, después de estos viajes de Cristóbal Colón, se preocupó de organizar la administración de los nuevos y vastos territorios descubiertos y por descubrir, de acuerdo con lo estipulado por el Tratado de Tordesillas entre España y Portugal y la Bula papal de Alejandro VI, de 4 de mayo de 1493, que fijó el derecho español sobre las tierras más allá de las 300 millas al oeste de las islas Azores e islas del cabo Verde. Esta distancia en millas fue corrida a 1.100 millas en 1494, permitiendo así que Brasil quedara en manos portuguesas.

Aquí es analizado en general el aspecto de la organización creada, para tratar de ubicar en quiénes estaba la responsabilidad marítima de las expediciones al nuevo continente.

—El Rey. Siendo una monarquía absoluta, concentraba todo el poder de las decisiones



*El Almirante en su navío insignia.
Cuadro de R. Claudus, Museo Cívico Naval, Milán*

y nombramientos y era dueño de haciendas y vidas. No debemos olvidar que se venía saliendo de la Edad Media y el humanismo del Renacimiento se veía aún lejos. En los primeros años del siglo XVI la Corte, residencia del Rey, cambiaba de ciudades capitales y así vemos a Fernando de Aragón e Isabel de Castilla recibiendo a Colón ya en Barcelona, Burgos o Santa Fe.

—El Consejo de Indias. Real y Supremo Consejo de Indias, creado en 1494, que, como los otros Consejos del reino, era el Tribunal Supremo con sede en la península, con todos los poderes sobre las colonias.

—La Casa de Contratación. Fundada en 1503, con sede en Sevilla, era el organismo que se preocupaba de las actividades comerciales con las colonias. Otorgaba los permisos para las expediciones y “regulaba” los viajes de las flotas para venir a América, controlando el monopolio comercial.

—Gobernadores. Ya fueran Virreyes o Gobernadores, eran los jefes supremos de los vastos territorios conquistados, puestos por real cédula bajo sus órdenes.

—Adelantados. Eran Gobernadores con funciones políticas y militares.

—Los Cabildos. Llamados también Concejos o Ayuntamientos, eran los encargados de administrar el gobierno municipal, con varios miembros: Procurador, alférez real, alcaldes, regidores y alguaciles.

—Real Audiencia. Era un tribunal corporativo de justicia que no existió en todas partes sino en algunas gobernaciones o virreynatos principales. En ausencia de los Virreyes o Gobernadores, gobernaba en sus regiones.

Por lo que vemos, es la Casa de Contratación la que entre sus responsabilidades tenía la de “Regular los viajes de las flotas, otorgar permisos para expediciones a América y actuar como Tribunal Marítimo”.

Cabe recordar que la situación del poder en el ámbito europeo fue siempre lo más relevante; era más importante y lo fue: “Clavar una pica en Flandes o en el reino de Nápoles”, donde el Gran Capitán Gonzalo Fernández de Córdoba, en 1495 (segundo viaje de Colón) llevó al apogeo la hegemonía militar española en el siglo XVI y mitad del siglo XVII, nacida en la escuela práctica de la guerra de Granada.

A Colón y a los sucesivos conquistadores les fue difícil enganchar gente, ya que se prefería “militar en los tercios, navegar en la flota de Flandes, que izar una vela en el Caribe; qué decir en el Pacífico”

La Española, centro de poder

La actual isla de Santo Domingo, bautizada Española por Colón, por la gran similitud de sus tierras con las de la península, se transformó en el cuartel general de los conquistadores y punto de partida de sus expediciones para la colonización de América, que empezada en el Caribe llegó al istmo de Panamá, para luego pasar al Pacífico. Fue el centro de Gobierno y base naval de recalada obligada de las flotas y expediciones que en los primeros decenios organizó y autorizó la Casa de Contratación; finalmente, fue el primer virreinato, con su capital Santo Domingo, cargo que ejerció por años Diego Colón.

Fue también el “talón de Aquiles” del Imperio colonial, ya que posteriormente, a principios del siglo XVII, España descuidó las Antillas y su base principal Santo Domingo; una mala política administrativa en esa isla permitió que los esclavos negros junto con parte de los aborígenes se sublevaran, apoyados por los ingleses y franceses. La falta de apoyo marítimo de la península posibilitó la conquista de la vecina

isla de la Tortuga, dando pie a que bucaneros, corsarios y piratas atacaran sus líneas de comunicaciones marítimas surcadas por sus convoyes de galeones, para luego agredir con éxito sus plazas fuertes y ciudades, abriendo el comercio de las colonias al afán expansionista de Inglaterra y Francia y finalmente de Holanda, los que incluso, en ocasiones, intentaron la conquista de territorios.

En su segundo viaje, Cristóbal Colón, después de haber conocido el fracaso del fuerte Natividad, primera fortaleza costera dejada en el Nuevo Mundo y abatida por los indios del cacicato de Marién, fundó el 2 de enero de 1494, también en la costa, pero lejos de ésta, la primera villa-ciudad, La Isabela, donde descargó colonos y pertrechos desde sus navíos. Más tarde exploró la isla levantando fuertes y buscando oro, a la vez que apaciguando a los aborígenes, quienes —al ver ocupadas sus tierras y sus cotos de caza, ser repartidos en encomiendas, sometidos a trabajos y evangelizados sin mayores trámites— luchan valerosamente, siendo derrotados por la dura lógica que, entre dos civilizaciones que chocan, la más avanzada y con mejor tecnología siempre vence, a pesar del número de sus adversarios.

En la República de Santo Domingo se recuerda el heroísmo y nobleza de caciques como Caonabo y Maniocatex y de la bella, inteligente y distinguida Anacaona, ejecutada en la plaza de Santo Domingo; “son los primeros héroes de una independencia aún lejana”.

Los gajes del poder

Colón debió usar de autoridad y energía para colonizar y crear una nueva forma de vida, reprimir excesos y abusos de españoles, buscar y demostrar las riquezas de sus descubrimientos y calmar la justa inquietud de los naturales.

Enemigos los tuvo en la Española y en la península; para empezar, era considerado extranjero y, sin embargo, gozaba de muchos privilegios concedidos por las Capitulaciones de Santa Fe, ya mencionadas.

En consecuencia, no faltaron las acusaciones e intrigas de traidores, envidiosos y oportunistas que pensaban y deseaban “quitarle el monopolio colonizador al navegante genovés”.

Con el propósito de justificarse frente a algunos cargos, regresó a España a casi un año y meses de su llegada; la flota que lo llevó debió soportar un furioso huracán que la destruyó en parte; era el primer ciclón tropical soportado por los españoles en las nuevas tierras. Colón debió reparar la *Niña* y construyó la *Santa Cruz* (1496), primera actividad marítimo-terrestre

“de construcción naval” que luego fue permanente en las Indias Occidentales, disponiéndose de excelentes maderas americanas y de experimentados carpinteros peninsulares de ribera, que enseñaron el oficio.

Colón zarpó de La Isabela el 10 de marzo de 1496, llevando indios, oro y españoles que regresaban. Ancló la flotilla en Cádiz el 11 de mayo de 1496 y los Reyes lo recibieron en Burgos, donde con hábil presentación de su séquito de caciques y comitiva de treinta indios, con oropeles y productos exóticos, más el oro que llevaba, dispuso esta vez las acusaciones y siguió gozando —al menos— del favor real.

EL TERCER VIAJE

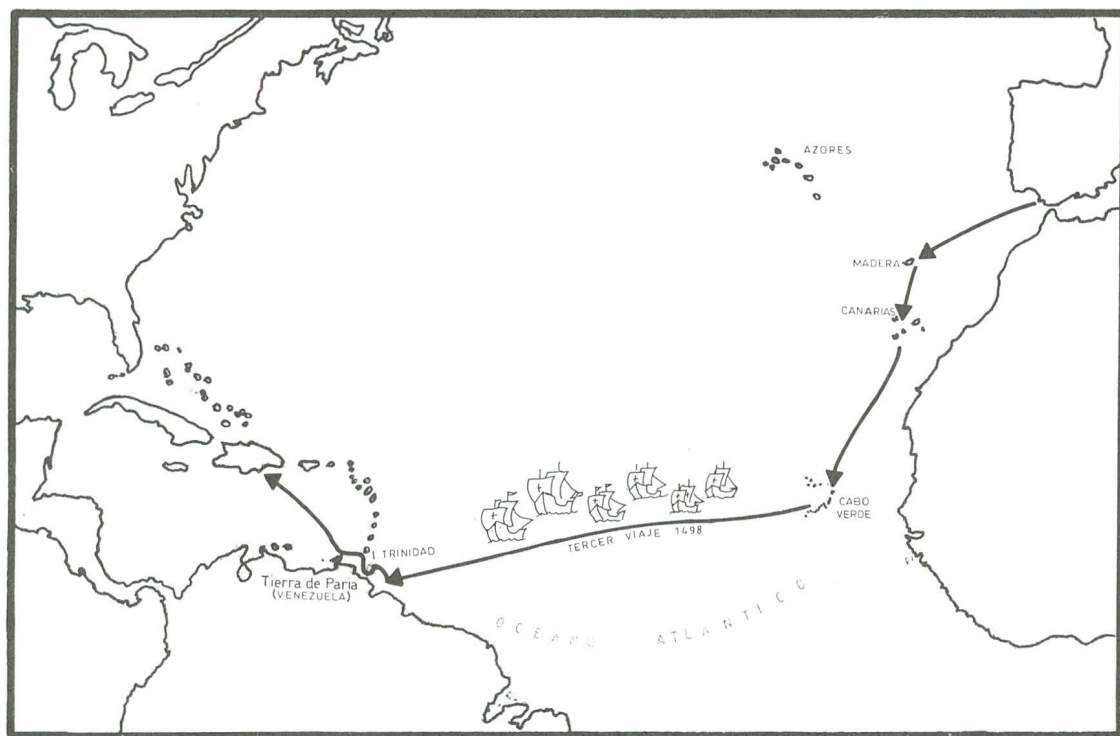
Con la mente en su virreinato

En la Española había quedado como Adelantado Bartolomé Colón, hermano del Almirante; además, Diego, su otro hermano. Desde la península, Colón les envió instrucciones para fundar otra ciudad ya que, no estando conforme del todo con la ubicación de La Isabela en una bahía abierta a los vientos, deseaba ubicar otra en un lugar más favorecido y de más recursos, por lo que los instruyó a “buscar con toda diligencia, algún punto por allí para poblar en él”.

Bartolomé, con refuerzos y pertrechos que recibió con la flotilla de tres carabelas que llegó al mando de Pedro Alonso Niño, castellano navegante de Palos de Moguer que le trajo las instrucciones, recorrió la isla hacia el este y sur, encontrando finalmente en la desembocadura del río Ozama el lugar ideal para fundar la nueva ciudad de Santo Domingo, lo que hizo a fines de 1496.

Casi dos años estuvo Cristóbal Colón en la península, logrando ante la Corte, además de la confirmación de sus derechos y privilegios, que los Reyes dictaran órdenes y decretos que favorecieron el mejoramiento de la economía, vital para el desarrollo de las nuevas tierras. Entre éstos destaca uno que “libera del pago de derechos a todas las naves que realizan su primer viaje a las Indias Occidentales”, medida de buena política marítima que favoreció el incremento comercial de expediciones con el Nuevo Mundo y el desarrollo de la construcción naval, apareciendo en las rutas marítimas, en lugar de las carabelas, el “galeón”.

Para asegurar el tráfico marítimo, especialmente entre el Caribe y la península, fue desarrollada en España la construcción del “galeón” o “gran galera”, que desplazó a las carabelas o carracas, tipo de nave que fue adoptado



Mapa general del tercer viaje

después en otros países. Era de casco más airoso y delgado que el de las naves anteriores, bajo de amuras, alto de popa y con un largo bauprés; generalmente llevaba velas cuadradas en el palo trinquete y mayor y velas latinas en los restantes palos (mesana y contramesana). Era gobernado a mano desde la toldilla, con aparejo a ambas bandas que iban ligados a una barra firme sobre una proyección vertical de la caña del timón.

La Casa de Contratación, vencido el privilegio de exclusividad que tenía Colón de navegar por tierras descubiertas, cortapisa estipulada en las capitulaciones, autorizó numerosas expediciones a partir del año 1500, las que fueron al mando de muchos que sirvieron con él en sus primeros viajes.

Otra vez por rutas desconocidas

El viaje que en 1496 emprendió desde Lisboa el navegante lusitano Vasco de Gama, siguiendo la ruta de su antecesor Bartolomé Díaz en el camino hacia las especias por el este, hizo apresurar al Almirante del Mar Océano la preparación y zarpe de su tercer viaje.

Vasco de Gama tocó Mozambique en 1498, luego Mombasa —en Kenia— donde erigió una

columna hasta hoy existente, alcanzando hasta Malabar en la India.

Sus sucesores fueron los portugueses Alvarez Cabral, Diego de Almeyda y Alfonso de Albuquerque, el creador del Imperio colonial portugués; pero esto es otra historia.

Colón zarpo, al mando de seis naves bien apertrechadas, desde el puerto de Sanlúcar de Barrameda, el 30 de mayo de 1498.

Recaló a la isla Gomera, una de las siete Canarias; ya sabemos que esto lo hizo en sus viajes anteriores, lo que es lógico, para reabastecerse de agua y víveres frescos. Esta recalada la seguirán haciendo por siglos los navegantes que vienen a América.

Al zarpar de Canarias separó su flota e instruyó directamente a los capitanes de las otras naves para que siguieran hacia la Española, lo que hicieron en seguras singladuras y arribaron sin novedad.

Siguió por el Atlántico hacia el sur, tocando las islas de Cabo Verde y de allí, tratando de encontrar tierra firme, viró al oeste entrando al mar Caribe por el paso entre la isla Trinidad —que descubrió y bautizó con ese nombre— y la costa norte de América del Sur, que él creyó otra isla, y exploró lo que es hoy la costa de

*Colón prisionero a bordo.
Cuadro de Lorenzo Delleani.
Galería de Arte Moderno. Génova*



Venezuela, desde la boca del Orinoco hasta la altura de la Española.

En esta navegación Colón demostró una vez más sus conocimientos e instinto marínero, su arte de navegar y la pericia que había adquirido su dotación para gobernar la nave, la que fue demostrada en el paso de la estrecha boca entre la isla Trinidad y el continente, paso de aguas correntosas y someras donde la corriente tira de dos a cuatro nudos.

El triste regreso

El regreso del Almirante Colón y de sus hermanos Diego y Bartolomé el Adelantado es trágico y vergonzoso para la Corona y para el ejecutor Francisco de Bobadilla, quien —de acuerdo a las órdenes— debía investigar en la Española las actuaciones de Colón y sus hermanos, desempeñándose como “Juez pesquisador”, pero envanecido por su poder en esta isla se transformó en verdugo. Mala elección de los Reyes de este personaje para dicho puesto, aunque en la península su actuar había sido normal.

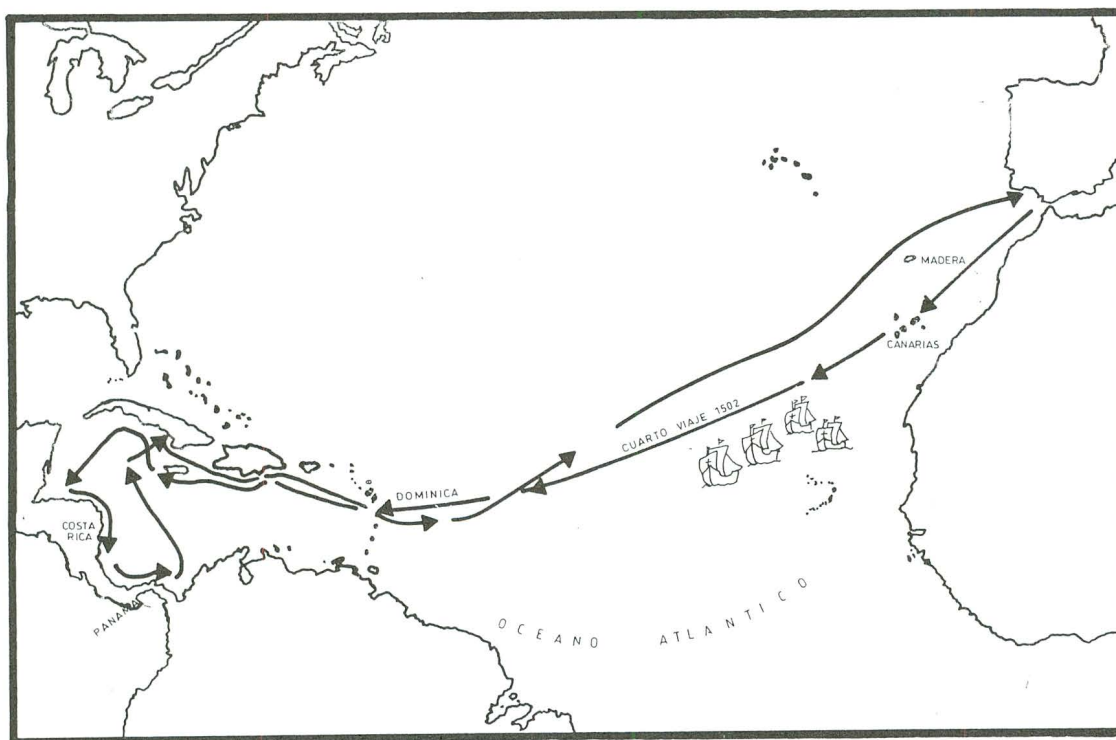
A cargo de las naves que regresaban iba el Capitán Comandante Alonso de Vallejos y el Contramaestre Andrés Martín, quienes dispensaron un trato digno y respetuoso a los prisioneros; recalaron en Cádiz el 25 de noviembre de 1500.

El citado Comendador y Gobernador de las Islas y Tierra firme, Francisco de Bobadilla, por estos hechos y por sabia justicia real fue reemplazado por Fray Nicolás de Ovando; tal vez por justicia divina sufrió un mayor castigo, pues desapareció con la flota que en julio del año 1500 lo llevaba de regreso a la península. Fue uno de los más fuertes huracanes que afectaron a los convoyes que regresaban, ya que aún no se tenía pleno conocimiento de la formación, desarrollo y evolución de estos ciclones tropicales, propios de esta región del Globo.

CUARTO Y ULTIMO VIAJE

Por nuevos rumbos

En el año 1503 el Almirante reivindicó su causa ante los Reyes y logró autorización para



Mapa general del cuarto viaje

una nueva expedición, en la cual fue su hermano Bartolomé y su hijo Fernando. Era una flotilla de cuatro naves: la *Capitana*, la *Gallega*, la *Vizcaína* y la *Santiago de Palos*, con una escasa tripulación de 140 a 150 hombres y no de los más selectos, como eran los del segundo y tercer viaje.

En este viaje tuvo prohibición de tocar tierra en la Española, por lo que se dirigió a recorrer la costa de Centroamérica desde el cabo Gracia de Dios hasta Costa Rica; luego bajó en latitud hasta la costa de Panamá, alcanzando hasta Veragua, costa ya reconocida por Bastidas. Ahí trató de fundar la primera ciudad del continente, Santa María de Belén, pero la resistencia de los indios y los pocos recursos de que disponía hicieron fracasar este proyecto.

El regreso final

Colón regresó del istmo con suerte adversa en larga singladura, perdiendo tres de sus naves y los pertrechos del viaje, por lo que trató de recalcar a Santo Domingo para comprar un navío, pero Ovando, el Gobernador, cumpliendo lo ordenado por la Casa de Contratación, no se

lo permitió; por ello debió esperar por todo un año en Jamaica para poder regresar a España.

De regreso por tres meses a Santo Domingo, cabe destacar un noble gesto del viejo Almirante, quien sabiendo la próxima partida de la flota que llevaría a Bobadilla a la península, le advirtió del próximo mal tiempo que se avecinaba, pues tenía experiencias al respecto, pero su consejo no fue tomado en cuenta, con las trágicas consecuencias ya sabidas.

El Almirante recaló al puerto de Sanlúcar de Barrameda en noviembre de 1504, con la salud quebrantada; casi no ve y su ánimo está abatido.

Poco tiempo después muere la Reina Isabel, su protectora y leal defensora de todas sus empresas.

A la avanzada edad de setenta años, habiendo vivido los últimos 14 años dedicados al nuevo continente, murió Colón el 22 de mayo de 1506.

Sus restos peregrinaron de ida y vuelta a través del ancho océano, como queriendo emular los trascendentes cuatro viajes que hizo en vida.



El testamento de Isabel. Cuadro de Eduardo Rosales y Martínez



Muerte de Colón. Cuadro de Francisco Ortega



Sepulcro de Colón en la catedral de Santo Domingo, América



Sepulcro de Colón en la Catedral de Sevilla, España

Colón fue sepultado inicialmente en el cementerio franciscano de Valladolid. Tres años después, en 1509, por orden de su hijo Diego, sus restos son trasladados a la Iglesia del monasterio de las Cuevas, cerca de Sevilla. En 1541, sus restos junto a los de su hijo Diego

fueron solemnemente trasladados a la Catedral de Santo Domingo en América. En 1795 fueron llevados a La Habana, Cuba, pero cuando en 1898 los estadounidenses ocuparon esta isla, el Gobierno de Madrid dispuso trasladar los restos a la Catedral de Sevilla.

