

BREVIARIOS DE LA VIDA ESPAÑOLA

# JUAN DE LA COSA

POR

ALBERTO FERNANDEZ GALAR

EDITORIA NACIONAL-MCMLI



JUAN DE LA COSA



ALBERTO FERNANDEZ GALAR

# JUAN DE LA COSA

EDITORA NACIONAL  
MADRID - MCMLI

ALBERTO FERNANDEZ GALAN

JUAN DE LA COSA

---

GRAFICAS UGUINA-MELENDZ VALDES, 7-MADRID

## PROLOGO

*Los hechos históricos son como las montañas; a distancia, una determinada silueta gris, que, aunque compleja, toma el nombre de la cumbre y es todo lo que puede percibirse. Pero cuando lentamente consigues acercarte al pie del monte que has decidido escalar, o al hecho concreto que quieres estudiar, te encuentras que son muchos los accidentes menores que se han de vencer antes de llegar a la cima; unas veces pasos fáciles y otras, en cambio, tan difíciles que, a pesar de las abarcas, las clavijas y el "piolet", cuesta trabajo salvarlo.*

*En el descubrimiento de las Islas y de la Tierra Firme de la Mar Océana destaca la silueta del Almirante Cristóbal Colón; pero al irse acercando al hecho con el ánimo des-*

*pabilado se van encontrando en el camino otras figuras que no sólo completan, sino que sirven de pedestal inexcusable a la figura principal, que en sí simboliza no solamente su trabajo, sino el de muchos hombres que aportaron a la empresa de que fué cabeza su inteligencia y su esfuerzo.*

*Algunas de estas figuras han ido saliendo destacadas del montón que forman en la gran empresa en que colaboraron y empezado a brillar con luz propia, porque si la Historia es algo, es justicia inapelable que va poco a poco colocando a los hombres que fueron en el sitio de honor que les corresponde por sus actos.*

*Juan de la Cosa, buen mareante santanderino, fué uno de los que cooperaron en gran manera al descubrimiento en calidad de técnico de navegación; y aunque posteriormente el agrio carácter del Almirante le apartara de él, La Cosa, siempre experto marinero, se concertó con otros descubridores, como Ojeda y Bastidas, llegando también, gracias al interés real, a ir alguna vez a las Indias como jefe absoluto. En todos sus viajes, a pesar de su no muy feliz éxito económico, obtuvo datos decisivos para la geografía de su tiempo.*

*Muchas cosas enseñó este español a otros*



*hombres: cómo había que navegar, cómo había que vivir, y sobre todo cómo había que morir en las nuevas tierras obedeciendo a un capitán—el que fuese—, aunque se le hubiera aconsejado antes tomar otra decisión más segura que aquella que ocasionara la muerte. Las lecciones de Juan de la Cosa no se perdieron. Hasta su muerte sirvió para unir a capitanes que se consideraban enemigos. Su labor científica, gracias al enorme sentido práctico de los hombres del mar, sirvió para que muchos pilotos oficiales y particulares que estaban relacionados con la Casa de la Contratación de Sevilla pudieran informarse con absoluta certeza de lo que iban a encontrar en sus viajes de descubierta o comercio por las Indias.*

*La Cosa escribió por primera vez en el mapa del mundo nombres maravillosos y castellanos: Costa de las Perlas, Mar Dulce, Venezuela, Isla de los Gigantes... Algunos de estos nombres se perdieron porque más tarde llegaron nuevos dueños a las tierras que bautizó Castilla, pero otros aun se conservan y sirven para ayudar a la memoria en la justicia que aun está por hacer al interés, al esfuerzo y a la sangre que en esta empresa pusieron muchos hijos de España.*

En las líneas que siguen vemos pretendido agrandar—es decir, poner a su tamaño—la figura de este gran hombre de España que fué Juan de la Cosa, no suficientemente conocida todavía y a quien sólo desde hace poco tiempo se empieza a rodear de la aureola que tanto mereció, precisamente cuando se inicia el marchitar de la que se ofreció demasiado precipitadamente a su acompañante Vespucí, tal vez solamente por el hecho de no ser español.

La vida de este hombre honrado, serio, inteligente y eficaz es una de las muchas que han de servir para difundir por el mundo cómo se hizo realmente el descubrimiento de las Islas y Tierra Firme de la Mar Océana, que más tarde se llamaron impropia-mente América.

## CAPITULO PRIMERO

### ANTECEDENTES

En la costa cantábrica, donde los vándulos bebedores de sangre de caballo y de cerveza habían parado, muchos siglos antes, el empuje musulmán a fuerza de brazos y de piedras, hay de siempre un buen puerto cerca de donde el Asón regala sus aguas a la mar al pie de una altiva y amenazante peña. No está Sancta María de Portu en las Asturias de Oviedo, ni en las de Sanct'Illana, ni en las de Sanct'Anderii, ni siquiera en las Asturias de Cusiello, sino más a levante, como dicen los marinos. ¡Que marinos y frailes eran los casi únicos habitantes de Santa María y de la Peña de Sand'onia, que para que se llamara así había tenido que unirse lo ibérico—Sand, río

Asón — con lo éuskaro — onia, desembocadura—!

Los vecinos de Santoña y de su Santa María del Puerto tenían que ser por muchas razones marineros; lo habían sido, lo eran, lo son y lo serán, como los de Laredo y los de Castro Urdiales y los de San Vicente de la Barquera.

Tan marineros eran los de Santoña, que consiguieron para su escudo un barco. Un agresivo navío que a todo trapo fuerza un puerto cerrado con cadenas que salen de dos castillos, y una bonita corona real, además, por cimera del todo. En la heráldica está muchas veces el secreto de las hazañas antiguas; ¿por qué no puede ser el puerto del escudo el de Sevilla, Guadalquivir arriba; los castillos los fuertes de Triana y las cadenas las que allí se pusieron en 1248? Entonces la nave sería alguna de las de Santoña que fueron a conquistar la flor del Andalus para el Rey Santo, a las órdenes del Almirante Bonifaz, viejo lobo de mar de tierra adentro, vándulo castellano como los de la costa.

En aquel barco irían los hidalgos del mar de aquel pueblo, y entre ellos los La Cosa. Porque hay gentes de este apellido marineando desde siempre en Santoña, en el siglo XIV,

en el xv y en el xvi, y por eso no puede extrañar que hacia 1460 naciera en Santa María del Puerto, de Santoña, otro La Cosa, y que aun antes de nacer ya sea marinero, que le bauticen en el Monasterio de Santa María con agua salada y lo primero que aprenda sea a señalar los rumbos: tramontana, mediodía, levante y poniente; griego, jadoque, leveche y maestral.

De todas las maneras, y aun cuando todos los indicios hacen pensar que Juan de la Cosa nació en Santoña, no se posee una prueba legal—su partida de bautismo, por ejemplo—que lo acredite irremisiblemente, a pesar del esfuerzo hecho por el señor Leguina en el siglo pasado para buscarla. Repasó minuciosamente libros parroquiales anteriores incluso al año 1450, sin encontrarla: pero, en definitiva, esto no quiere decir nada, porque un incendio había quemado, con parte de la iglesia, muchos volúmenes, y aun los que se habían salvado estaban en tales condiciones que era casi imposible leer lo que en ellos había escrito.

La tradición, constantemente sostenida, hace a La Cosa montañés, y se ha querido tomar por afirmativo, por los que quieren que sea de Santoña, el hecho de que en aquel

puerto haya existido durante mucho tiempo un barrio llamado "de La Cosa", que demuestra por lo menos lo ya indicado de que este apellido está profundamente vinculado a la villa. ¿Por qué la gente no iba a llamar "de La Cosa" al conjunto de casas que se alzaban alrededor de la de aquella familia de navegantes, que en algún momento vivió rodeada de la aureola legendaria que se trae siempre de los grandes viajes?

Algunos de sus contemporáneos le tenían por vizcaíno; y aunque parezca paradójico, esto afirma más su procedencia santanderina, pues en aquella época se designaba con el genérico de vizcaíno a todos los procedentes del litoral cantábrico, y más a los marineros, que tenían fama de muy hábiles y eran utilizados continuamente para sus empresas navales por los Reyes de Castilla.

Lo que parece fuera de duda es que la familia La Cosa no tenía origen plebeyo. No es que tampoco fueran nobles de primera, sino miembros de esa clase media que en todos los países y en todos los tiempos ha hecho la grandeza de sus naciones. Eran, pues, fijosdalgos, hidalgos, cuya casa solar tendría, según costumbre de la tierra, un enorme escu-

do, que en este caso particular iría cargado de anclas, cofas y aparejos.

El apellido familiar se repite muchas veces y a través de siglos siempre en la misma función, padrinzgo de bodas y bautizos, sobre todo bautizos, muchos bautizos, que sin querer nos figuramos de arrapiezos, hijos de los marineros del barrio, que tendrían a gran orgullo ser compadres del patrón.

No siempre fueron pacíficos los La Cosa, pues brinca el apellido en la relación de las numerosas luchas de bandos que entre familias distinguidas no daban punto de reposo a las gentes de Santander durante los siglos XIV y XV, y que acabaron, como era de esperar, por dejar desolada la tierra. Parece ser que la familia del futuro cartógrafo era una de las que más prisa se daba en este agresivo menester, conquistando en él fama importante. Al menos así lo cuenta el cronista Lope García de Salazar.

De esta familia audaz y patriarcal tuvo que ser hijo nuestro Juan de la Cosa, porque en él se dan claramente estas características. Su audacia le llevó a ser un adelantado de los mares ignotos, cuando los supersticiosos marineros creían a pie juntillas que la mano del diablo era capaz de surgir del fondo de las

aguas para arrastrar a su seno a los barcos temerarios. Su carácter afable y superior le hizo ser siempre bien mirado por todos, desde el Rey hasta el último de sus grumetes, siendo tan admirado de sus amigos que su voz logró unir muchas veces a los que había desunido el interés o las dificultades del descubrimiento.

De su padre no sabemos nada seguro; pero lógicamente hubo de servir la política castellana de la época—una política tan oscura como la del Rey Impotente y el favorito La Cueva—. Así andaría con los barcos cantábricos en los sitios navales de la guerra civil; induce a pensarlo lo dispuestos que estuvieron siempre los La Cosa a tomar parte en todas las empresas; su inquietud y su deber le llevaría, indudablemente, a guerrear en las luchas de bandos, que tanto apasionaron en su época.

Muy pronto tuvo que andar, como el pez en el agua, el joven marino entre los barcos de pesca y de comercio de amigos y de parientes. Indicios documentales atestiguan esta educación marinera de Juan, y sobre todo lo atestiguará su vida futura. Más de quince años dedicó el joven La Cosa a marinear, pues es más que probable que antes de los ca-



torce ya andaría trepando por las jarcias y afocando cabos como un perfecto grumete.

Muchos viajes debió de hacer; unos hacia Flandes, donde llevaban los “afleramientos” procedentes de Burgos dos veces cada año —una en abril o mayo y otra en agosto o septiembre—, y otros a Africa, donde se dirigían cuando llegaba el otoño las flotas combinadas de todos aquellos puertos: San Vicente, Llanes, Ribadesella... Se avituallaban en Andalucía, pescaban por cabo Aguer, y antes de Navidad ya estaban otra vez en Sevilla o en el Puerto de Santa María vendiendo el pescado. Otras veces las flotas se solían reunir en San Vicente de la Barquera para salir hacia Irlanda, de donde volvían, antes de terminar agosto, con buena carga de bacalao.

Estos viajes y otros muchos tuvo que hacer Juan de la Cosa. Para él las costas de estos mares no tuvieron secretos, y su afición de dibujar cartas marinas se entrenó, sin duda, en los difíciles trazados de los accidentes geográficos, copiados de los viejos mapas y vistos en la realidad. El Mediterráneo y el Cantábrico fueron pronto camino seguro para su impulso, y el grumete, sin dejar el olor de brea, pasó a ser proel—marinero de proa—y

después contramaestre, maestre, piloto y capitán; y cuando ya podía navegar por su cuenta, recogió la tradición naval de su casa y se hizo armador.

A los treinta años ya era propietario de una nao que había sido construída en algún puerto cantábrico, posiblemente gallego, lo que hacía que las gentes de aquellos litorales la conociesen por *La Gallega*, a pesar de que su auténtico nombre era *Santa María*, bautizada así por su propietario, probablemente en recuerdo del Monasterio del Puerto de Santoña, donde había nacido.

Esta nao, construída para hacer la carrera de Flandes, era un barco seguro, de algo más de 150 toneladas, en cuyos tres mástiles las velas latinas conseguían obtener una velocidad aceptable, que, aunque no pudiera llegar a competir con la de una carabela, compensaba por su mayor estabilidad, preferible en la navegación a que estaba destinada.

Los hombres que la tripulaban eran en su mayoría, como el capitán, gente del Norte. Los nombres por los que eran conocidos bien lo prueban: Juan de Uturbia, Pedro de Bilbao, Domingo de Lequeitio y otros así, que en la dura vida del barco fueron en largos años de marinear apretando su fidelidad al-

rededor de la figura de su joven patrón, cuyos conocimientos náuticos reconocían unánimemente.

No era nada fácil vivir en las barcazas de madera calafateada de aquellos tiempos; y aunque las costumbres eran duras y los hombres se hacían a su imagen y semejanza, el aclimatarse a marinear tenía que costar trabajo.

Las gentes de a bordo se clasificaban en proeles y popeles, siendo los primeros alojados en la proa—los marineros y los grumetes—y los segundos los mandos del barco y sus pajes de servicio. Como aun no había una verdadera división entre marina militar y mercante, y en cualquier momento podía un barco verse atacado por otro enemigo armado en corso o sentir él mismo la tentación de abordar a otro, todos los tripulantes tenían sus puestos y sus obligaciones marcadas para estos casos: los “aventajados”, por percibir más sueldo, debían encontrarse en los sitios donde fuera más dura la pelea; los “sobresalientes” tenían que ser los primeros en saltar, hacha en mano, sobre el navío enemigo abordado, y los “alieres” habían de luchar en los costados, en puestos que tenían designados individualmente.

Pero las obligaciones militares no eran lo molesto en la vida del mar; por el contrario, suponían un aliciente deseado en los largos días de lenta navegación. Lo peor de los viajes eran las comidas: frías los días de borrasca, porque el fogón, siempre en cubierta, no podía encenderse, y eternamente saladas, porque la cecina, la carne ahumada, el tocino y el bacalao lo eran. Agua racionada desde el principio del viaje por el "alguacil del agua", que muchas veces tenía que disimular con vinagre la corrupción que había sufrido en los cerrados barriles, y algo de vino que, aunque se repartía con frecuencia, nunca era tanto que consiguiese calmar totalmente la sed de aquellas buenas gentes.

A las no muy deseables condiciones alimenticias se unían los trabajos propios del oficio: la reparación constante tanto del maderamen del casco como de la arboladura y de los aparejos, el cosido de las velas y la confección de cabos, jarcias y guindalezas, los cuartos de guardia y las bogas continuas en los puertos para las operaciones de carga y descarga. Luego, ya en plena navegación, el estar siempre atento a las voces del maestro o del contramaestre para hacer orzar o arribar a la nave, según las necesidades del rumbo. Como

es lógico, las viradas y todas las maniobras tenían que hacerse gracias al sudor de los tripulantes, desde el difícil arte de bolinear, utilizando toda clase de vientos, hasta las operaciones más sencillas.

Se podía en aquellos años navegar con relativa seguridad, porque desde hacía tiempo se conocían la brújula y el astrolabio, la corredera y las sondas, el reloj de arena y los mapas; es decir: el rumbo, la situación, la velocidad, la profundidad, el tiempo y el camino.

Con tan sencillos elementos y un corazón bien colocado en su sitio, los marinos de la península ibérica podían ir—y fueron—a todas las partes del mundo. Los mapas, elementos imprescindibles para andar por el mar, y aun por la tierra, tenían ya una raigambre tan española, que en realidad lo que se hace en este tiempo es poco más que ordenar los muchos conocimientos de los musulmanes andaluces, los castellanos y los catalanes, y sobre todo de los mallorquines y portugueses.

La cartografía nace en Mallorca y crece en Sagres, donde Enrique *el Navegante* dedica a esta rama tan importante gran atención y mucho esfuerzo. Los nombres españoles de Dulcret, Cresque, Viladestes y Valseca

van preparando a través del tiempo el arte que Juan de la Cosa había de llevar hasta la más alta cumbre. Ciertamente que en aquel tiempo todo marino tenía algo de cartógrafo, pero no todos podían añadir costas nuevas en los viejos mapas. Para eso había que ser, además de buen marino, cosa que no era tan fácil, español o portugués en una época de renacimiento.

Juan de la Cosa era, desde luego, buen marino. Buen marino español, cartógrafo y renacentista. Su impulso personal le llevó a grandes empresas, de las que sacó poco fruto quizás porque su destino fuera, como el de su Patria, desangrarse en una tierra hostil para regalársela al mundo. Sus retratos nos muestran a este hombre de inteligencia despejada con un sereno rostro barbado y unos ojos dulces que están pregonando a gritos su honradez sin tacha; los labios finos y apretados del que sabe tener dominio de sí mismo y el aire de quien ya conoce a los hombres y lo que de éstos se puede esperar. Física y psicológicamente, Juan de la Cosa fué un español normal que amaba a su profesión. Inclinado al estudio, su talento fructificó en el resultado de sus empresas geográficas, que siempre fueron mucho más afortunadas que

las comerciales, pues su moderación de hombre bueno en los negocios no le permitió jamás enriquecerse. Valiente sin jactancia, audaz sin llegar a la temeridad, dió pruebas en varias ocasiones de un valor consciente y sereno que le permitía ver con claridad las situaciones hasta en los momentos más difíciles. Fué querido de sus amigos y respetado por todos, no pudiendo decirse de él que llegase a tener enemigos.

El caso fué que este viejo marinero norteño—un viejo de poco más de treinta años—, propietario y patrón de una buena nao, se había instalado en la ciudad plateada, rica de sol y de sal, del Puerto de Santa María. Cómo llegó hasta allí no lo sabemos, ni qué aventura de amor o de guerra hizo mediterráneo al delfín del Norte.

De guerras había muchos quehaceres en aquellos días luminosos. El Rey Fernando lanzó a los españoles—qué bien sonaba esta palabra apenas estrenada—a la guerra de siempre para acabar de una vez con los caballeros del Islam en el territorio de la Península. Los marinos también acudieron a la cita. Con las escuadras de los viejos Almirantes aragoneses, los de los peces blasonados de gualda y grana, se unieron las flotas que obe-

decían a Isabel: las de Fuenterrabía y Bermeo, las de Laredo y San Vicente, las de Cádiz y las de Sevilla.

La guerra de Canarias, terminada en 1485, y la de Granada con la conquista de Alhucemas y Fadala en 1490 fueron empresas que dieron suficientes ocasiones para que cualquier hombre joven, serrote y bienintencionado, visitante periódico de los puertos del Sur, aunque hubiera nacido en los del Norte, pudiera enredarse en la alegría de las miradas, en el suave ceceo o tal vez en la gracia del baile ritual, tan viejo como el mundo, de una mocita gaditana.

En el Puerto de Santa María vivía el que había nacido en Santa María del Puerto, y su barco, el que había de ser el más famoso de todos cuantos han andado mares, también se llamaba *Santa María*. ¿A quién se le va a ocurrir pensar, después de esto, que Juan de la Cosa no adoraba a la Virgen?



## CAPITULO II

### EN TIERRA DEL CONDADO Y EN LA MAR OCEANA

La cuestión sucesoria de *la Beltraneja* suscitó un problema internacional que, a pesar de tener una solución inapelable, dejó por algún tiempo un rescoldo de enemistades entre castellanos y portugueses, que se hacía patente en las zonas fronterizas. Estas escaramuzas cuando eran terrestres no pasaban de actos de bandidaje, y si eran marítimas, de vulgares piraterías.

Por su situación topográfica correspondía en el Sur a los marinos de Huelva darse de golpes con sus congéneres de más allá de Ayamonte y de entre los de Huelva a los de los puertos del Condado de Niebla, y sobre todo a los de Moguer y Palos, vecinas, ami-

gas y rivales en las desembocaduras del Odiel y el Tinto.

La amistad y rivalidad entre Palos y Moguer se personificaba en dos familias de marineros, ambas numerosas: los Pinzón y los Niño. Juan de la Cosa los conocía a ellos y a sus barcos. Eran éstos andaluces, de aquellas gentes audaces que habían adoptado la carabela—el velero más veloz de cuantos se construían—de tres mástiles y gran velamen, muy fina de casco y difícil de manejar, pero muy útil para quienes sabían sacar partido de sus buenas condiciones.

Los lobos de mar odulenses, intachablemente honrados, a pesar de atacar de cuando en cuando, armados en corso, a los portugueses, conocían muchas leyendas sobre tierras ignotas y no dudaban que si fuera posible cruzar el tenebroso “mar de las Hierbas” se encontrarían tierras de Asia. ¡Pero era tan grande la distancia y tantas las dificultades que saldrían al paso, que, prácticamente, la empresa se podía tener por irrealizable!

Los nombres de las tierras que se podían encontrar los conocían todos al dedillo: la Isla de San Bradán, la Antilia, el Catay, Cipango, las tierras del Preste Juan, las de Gengis Kan, las de Gog y Magog..., allí esta-

ban todas señaladas en sus cartas. Aunque es justo reconocer que a pesar de ello se hacían difíciles de encontrar porque cambiaban de sitio con facilidad, llevadas de una punta del mundo a la otra, según la fantasía del dibujante.

Por eso a ninguno de aquellos marineros les extrañó que un vagabundo genovés, acogido en el franciscano y medio marino convento de la Rábida, hablara de llegar al Asia por un camino más corto que el que utilizaban los portugueses. Lo único que les sorprendía era la tenacidad con que defendía sus puntos de vista sobre la proximidad de las tierras de Asia, ya que, a pesar de los escasos conocimientos de la época, no creía nadie posible que el mundo fuera tan pequeño—y tenían razón, porque en los cálculos de Colón siempre faltaron América y el océano Pacífico—; pero, sin embargo, el genovés afirmaba tan tenazmente que había de encontrar tierra antes de las setecientas leguas, que a cualquiera le daba la impresión que la había visto, o al menos que había hablado con alguien que la conocía bien. Los nombres de algunos marinos como Alonso Sánchez de Huelva, Pedro de Velasco, Vicente Díaz, Antonio Lene, Pedro Correa y otros son los que

ha dado la crítica posterior como presuntos precursores de la empresa que quería acometer Cristóbal Colón.

Los frailes de la Rábida, que tenían mucho de marinos, aconsejaron al extranjero que hablase con el jefe de los Pinzón, Martín Alonso, a quien ellos habían oído muchas veces hablar de las tierras ignotas. Precisamente ahora estaba en Roma consultando los datos que sobre islas atlánticas pudiera haber en la Biblioteca del Vaticano. Cuando regresó Martín Alonso se celebró la entrevista de los dos marinos; el español, muy superior técnicamente, creía realizable la aventura siempre que el Estado ayudara lo imprescindible, y el genovés afirmaba, con la fe de siempre, que él conduciría la expedición por el camino exacto. Pactaron realizar la empresa comercialmente, dividiéndose los beneficios por partes iguales y continuar las gestiones que ya tenía iniciadas Colón en las esferas oficiales, gracias al apoyo de los franciscanos, que habían tomado la empresa como suya.

Después de muchas vicisitudes y desilusiones, trabajos y esperanzas que no es esta la ocasión de relatar minuciosamente, se consiguió al fin, gracias al interés del Duque de

Medina-Sidonia, también medio marino, y del tesorero del reino aragonés, Santángel, que los Reyes ayudaran a la empresa, a pesar de que las pretensiones de Colón eran excesivas. Firmadas las "Capitulaciones" en Santa Fe el día 17 de abril de 1492, Colón empezó a ser el agrio personaje a quien tan difícil le iba a ser poner en marcha la expedición para la que había sido autorizado. El enrolamiento de los tripulantes fué un verdadero fracaso y la incautación de las naves también. Entonces empezó a ser imprescindible la ayuda de Martín Alonso Pinzón. Su sola presencia al lado del flamante Almirante fué más útil que los montones de oro y plata que se ponían en las mesas para tentar a los indecisos; y en cuanto a los barcos, lo primero que hizo fué devolver a sus dueños los dos destartados navíos que había embargado Colón y sustituirlos por una carabela suya, *La Pinta*, de 17,80 metros de eslora, y otra que le ofrecieron sus amigos y rivales los Niño, *La Niña*, de 17,10. Pero faltaba un barco. Las "Capitulaciones" fijaban que habían de ir tres, y Martín Alonso repasaba mentalmente la lista de sus amigos para ver si alguno tenía un barco en condiciones.

La mejor cosa que tiene un navío es que

nunca se está quieto demasiado tiempo, ni él ni los que con él van. ¿Qué tiene, pues, de extraño que Juan de la Cosa, con su flamante *Santa María*, apareciese alguna vez por Palos? ¿Y si una de estas veces su viejo amigo Pinzón, mayor que él en edad, saber del mar y gobierno de los buques, le sorprende ofreciéndole el tentador regalo de una aventura para él y para su barco por los mares que no han navegado cristianos, ha de decir que no?

—Véngase con nosotros vuesa merced, maestre Juan, que de este viaje todos habemos de tornar ricos; claro que es menester no ser ningún terral para aventurarse esta vegada—le diría Martín Alonso—; y La Cosa, sin contestarle como buen pasiego, miraría a sus hombres. El brillo en los ojillos de éstos le decidiría, y sin pronunciar una palabra extendería su mano derecha, que se apresuraría a estrechar Martín Alonso, mientras que Colón suspiraba satisfecho al tener, ¡por fin!, buque insignia. La *Santa María*, nac de 34.10 de eslora—el doble de las carabelas—, qué dignidad adquirió de pronto. ¡Ser barco de la armada real en una empresa que no era de guerra! Otra vez se izó en sus jarcias el estandarte cuartelado de gules y plata de los castillos y leones, y a su borda se arrimaron

las cuatro bombardas de las ocasiones solemnes. Claro que ahora en el puente de popa destacaba la figura patriarcal y un poco enigmática del Almirante vestida de grana, como era de ritual, por algún alfayate de Huelva o de Sevilla.

Los tripulantes fueron fieles al barco. Juan de la Cosa se quedó en calidad de maestre de la nao; Juan de Lequeitio—el “Chachu”—, de contra maestre, y Sancho Ruiz de Gama, en el de piloto. Pero en él iban también caras nuevas aparte del Almirante: el alguacil mayor de la armada, por él designado, don Diego de Arana, hermano de su amante; el escribano real, don Rodrigo de Escobedo; el real veedor, don Rodrigo Sánchez de Segovia; el médico Alonso, el cirujano Juan y el boticario Diego, que tenía además la misión de clasificar las plantas nuevas que se vieran. Con una misión análoga, respecto a los metales, iba el platero Castillo. Todos estos y un intérprete, Luis de Torres, conocedor del griego, del latín, del árabe y del hebreo, constituía lo que pudiéramos llamar el elemento oficial.

Las carabelas eran cosa de los Pinzón. *La Pinta*, mandada por el propio Martín Alonso, llevaba como piloto a Fernando Martín Pin-

zón, mientras que *La Niña* era comandada por Vicente Yáñez Pinzón. Menos de ciento veinte hombres constituían la tripulación, y entre los simples marineros iban gentes que llevaban ya prendidas en sus almocelas las alas de la fama, como Juan Bermúdez, descubridor de las Islas Bermudas; Rodrigo de Jerez, el de Ayamonte, introductor en el mundo civilizado del hoy universal vicio de fumar...; pero iban también muchos, la mayoría, cuya vida había de tener un desenlace rápido y cruel.

Por fin llegó el momento solemne esperado tanto años: la mañana del 3 de agosto de 1492, en la popa de la nao el Almirante se persignó y con voz clara dió la orden:

—En el nombre de Dios..., ¡larguen!

—¡Larguen...!, en el nombre de Dios.

La navegación fué feliz; todo el mundo lo sabe, y no es preciso insistir en pasaje tan conocido. Entre esperanzas, temores y trabajos, llegó el 12 de octubre, y la voz de Rodrigo de Triana lanzó desde *La Pinta* el esperado grito de ¡Tierra!

Colón se apresuró a pisarla; ya creía él estar en algún arrecife de las proximidades del Cipango—el Japón—, y la realidad era que donde habían clavado sus banderas los



castellanos era en una isla, llamada actualmente Watling, del archipiélago de las Bahamas, en los 24 grados y medio de latitud y 76°46 de longitud. Un pobre islote más lejano aun del Japón que el puerto de donde había salido la flotilla.

Pero el Almirante se afirma cada vez más en su idea de encontrarse muy próximo al Asia y adivinar en los vagos informes de los que los españoles empezaron a llamar indios referencias concretas a las ricas tierras que buscaba. Llegó a Cuba, y el nombre de Cubanacan le suena en los oídos como el de Kubilai Kan, Emperador mogol de la China, nieto de Gengis Kan, que conquistó el Japón y llevó sus fronteras hasta Bengala, decidiendo enviarle dos embajadores con una carta de los Reyes Católicos. Luis de Torres y Rodrigo de Jerez no encontraron, naturalmente, nada de cuanto Marco Polo había descrito que pasaba en aquella corte refinada: ni oro, ni lacas, ni sedas, ni palacios de porcelana y malaquita; lo único que traía Rodrigo a su vuelta eran unos cuantos rollos de una hierba seca que los desnudos indios prendían fuego por un extremo para aspirar el humo por el otro y adormecerse.

A pesar de no encontrar ni rastro de una

vida medianamente civilizada, el Almirante estaba convencido de que Cuba pertenecía al continente asiático—a las Indias, como decía él—, y hacía participar de este error a cuantos le seguían, a pesar de ser mejores marinos que él. Todos tenían que afirmar lo que él quería, un poco por disciplina y otro poco porque le habían visto acertar en lo de que Asia estaba a menos de setecientas leguas. El Almirante tenía, desde luego, informes seguros, pero de marinear no entendía mucho más que sus acompañantes. Por eso los conocimientos náuticos de Martín Alonso y Juan de la Cosa no eran demasiado gratos para él, que entre los muchos defectos de su carácter tenía el gravísimo, en quien está llamado a ocupar altos puestos, de no consentir que nadie pudiera brillar con luz propia cerca de su persona.

Juan de la Cosa, a pesar de su contrastado carácter bondadoso, fué uno de los primeros que chocó con el Almirante, y la explicación es fácil, pues siendo segundo de la *Santa María* era el que más de cerca tenía que sufrirlo. Sobre todo debía irritar su espíritu de justicia que aquel regular marino fuese investido nada menos que con el título de Almirante de Castilla. Con alguien comen-

tó su desagrado el “maestre de la nao”, y es seguro que se lo contaron a Colón, porque años más tarde, cuando prestaba una declaración el marinero Bernardo de Ibarra, dijo que él “vio e oyo al dicho Almirante como se quejaba de Juan de la Cosa, diciendo que porque lo había traído consigo a estas partes por la primera vez e por hombre habil, el le había enseñado el arte de navegar, andaba diciendo que sabia mas que el”. Aparte de que no es posible enseñar más de lo que se sabe y de que tampoco se puede aprender a navegar en menos de tres meses, se le puede perdonar este ex abrupto a Colón, porque lo que un lugarteniente no debe decir nunca es que sabe más que su Capitán, aun cuando sea verdad y un secreto a voces.

Un accidente desgraciado dió de través, la Nochebuena de 1492, con la nao *Santa María*, a las once de la noche y cuando la mar estaba lisa “como una escudilla”. Tocó en unos bajos arenosos, donde quedó encallada y peligrosamente escorada. No es demasiado difícil reconstruir aproximadamente la escena. Aquella noche, como es natural, la cena había sido más copiosa, especialmente la bebida, y todos se debían mostrar algo más alegres que de costumbre, a pesar de encon-

trarse lejos de casa y de no tener noticias desde hacía varios días de *La Pinta*, que un anochecer se había alejado sin ver, por la niebla, las señales que se le hacían desde la nao.

En realidad tenían motivos sobrados para estar contentos. Ciertamente que aun no se había encontrado oro, pero por todos los indicios no debía de estar muy lejos. Además, el cacique Guanacagari había enviado algunos sabrosos regalos a bordo y prometido más para el día siguiente.

Después de la cena, y como hacía dos días y una noche que no había dormido, se retiró el Almirante, y no tardaron en seguirle los demás mandos. Los marineros dormían o celebraban la santidad de la noche cantando y tocando la guitarra, no se sabe; pero es el caso que el que hacía de timonel no permaneció atento y el sueño o el vino lo venció, y cuando quiso recordar, sus voces ya sólo sirvieron para despertar a la soñolienta tripulación. Corrieron todos y pronto sabían a qué atenerse respecto al accidente.

Colón dió unas órdenes extrañas a Juan de la Cosa para que desde el ligero batel de la propia nao intentase, con unos pocos marineros, echar el ancla por la popa para sacar

así el barco. Una vez en el agua, La Cosa comprendió que lo único que podía intentarse era avisar a los de *La Niña* para remolcar con la carabela a la nao con mayor seguridad que desde el batel. Lo hizo sin dar demasiadas explicaciones, y a pesar de todos los esfuerzos pronto se vió que era imposible conseguir nada.

El Almirante, que estaba dispuesto a no tener ningún fracaso por pequeño que fuera, trató de justificarse para la posterioridad escribiendo en su "diario" de a bordo que el culpable de todo había sido el "maestre de la nao", que en vez de cumplir las órdenes suyas "no curó sino huir a la carabela que estaba a barlovento media legua...; que si no fuera por la traición del maestre y de la gente, que eran todos o los más de su tierra..., la nao se salvara". Claro que nunca llegó a conocer esta falacia el honrado maestre, que tan heroica muerte había de alcanzar, y por eso no se pudo defender de esta imputación; pero, ¿por qué había de huir de la nao donde no existía el más remoto peligro, abandonando el barco que representaba todo su capital y, como es lógico, muchos años de fatigas y auténticos peligros? Por otra parte, si el Almirante creía lo que había escrito, ¿por qué

no procesó al maestro, y en cambio le buscó para su segundo viaje? Además, si hubiera sido culpable, ¿cómo es que más tarde los Reyes Católicos iban a indemnizarle por la pérdida de su nao en el viaje en que fueron descubiertas las tierras e islas de las Indias?

La realidad era que la *Santa María* estaba varada sin posibilidad de salvación, y que, a pesar de cortarle los mástiles y de recurrir a todos los arbitrios, no podía hacerse más que utilizar aquella madera en algo. El antiguo sentido fundador de la raza hizo posible que del viejo maderamen casi podrido de la *Santa María* surgiera el fuerte Natividad, primer establecimiento europeo en las tierras que más tarde se llamarían americanas.

El día 3 de enero de 1493 partió *La Niña*, dejando en la nueva colonia al alguacil don Diego de Arana con una guarnición de cuarenta hombres, vino, municiones, comida, semillas y una barca. Las tablas de la vieja nao se preparaban a contemplar el primer drama, que tal había de ser el primer contacto entre los hombres de dos partes del mundo que se desconocían completamente.

Después de unas pequeñas exploraciones y de encontrar a la perdida *Pinta*, decidió el Almirante que la flota regresase a España.

Ciertamente que no era mucho lo que podía presentar a la consideración de los Monarcas. Verdad era que él había tenido razón al afirmar que existía tierra mucho más cerca de lo que creían todos los científicos de la época; pero, ¿dónde estaban las minas de oro, las ricas especias, los palacios de diamantes y esmeraldas, las sedas y los perfumes? No podría informar de todo aquello en cuya busca había salido, pero sí podía hacer otra cosa: ponderar el clima, la vegetación, la extensión de las islas, tierras y mares de que había tomado posesión en nombre de Castilla; y si no se llegó a encontrar oro, se habían encontrado, al menos, hombres que podían venderse como esclavos, si tal cosa les parecía bien a los Reyes; que no les pareció, desde luego. La proposición sólo sirvió para poner de manifiesto cuán poco conocía Colón el ambiente en que se movía.

El viaje de regreso no fué tan afortunado como el de ida, debido a las borrascas. Pero en él Colón demostró que “sabía el camino”. Al partir, y ante la extrañeza de todos—ios Pinzón, La Cosa y otros—, ordenó el Almirante, sin un titubeo, que se tomara rumbo Norte. Pronto quedaron convencidos aque-

llos marinos que éste era el extraño pero el verdadero camino para la vuelta, porque se salvaban así los vientos alisios que a todos traían preocupados, ya que habían soplado en la misma dirección todo el viaje de ida.

Dos veces o más creyeron todos que no era posible llegar con fortuna, pero entre rezos y juramentos iban sacando a las carabelas del atolladero. *La Pinta* fué a dar en tierras gallegas y *La Niña* en portuguesas. Martín Alonso Pinzón murió a los pocos días, sin poder apenas recibir los parabienes que merecía su esfuerzo, en tanto que el júbilo de la bienvenida alegraba a los demás y el Almirante era llamado a la corte de Barcelona para rendir su informe.

Desde Huelva hasta allí—la España entera—atravesó la extraña comitiva de marineros, indios y papagallos, mientras que los ojos asombrados de la plebe multiplicaban los colores de las plumas y el oro, por desgracia escaso, de los escasos guañines.

Colón habló ante Fernando e Isabel con seguridad y aplomo. El camino ya estaba encontrado. Ellos habían visto algo, desde luego una minúscula parte de lo que allí debía de haber. Ahora era posible volver, si a sus Alte-



zas les parecía oportuno, con una flota más importante, porque la verdad era que en las Indias aun quedaban muchas tierras por descubrir.



## CAPITULO III

### OTRA VEZ CON EL ALMIRANTE

Sevilla siempre fué ciudad importante y rica. De casta le venía al galgo de la ciudad, que estaba acostumbrada a ser Corte desde Almotamid y del castellano Pedro, que perdieron sus coronas quizá por haberse enamorado demasiado de ella. Es el caso que en 1493 su puerto interior le daba riquezas y conocimientos, y que, gracias al feliz casamiento del yugo de Isabel con las flechas de Fernando se habían acabado los disgustos con los comerciantes y marinos catalanes de los años anteriores. Ahora todos tenían el mismo Rey y el mismo interés: la grandeza de España.

A ella contribuían tan eficazmente como

los guerreros con sus espadas los industriales y mercaderes con su esfuerzo y los nautas con su arrojo, protegidos estos últimos en sus viajes por las castizas y marineras Virgen de la Antigua y Nuestra Señora del Buen Aire, que tanto iban a ser recordadas en las nuevas tierras.

Todos los días llegaban y se iban barcos. El dinero corría y la ciudad cabeza de Andalucía coronaba su fama con la mucha actividad intelectual que surgía de su riqueza. Sevilla era ciudad viva de una nación que se abría paso en el mundo a fuerza de heroísmo y de estudio.

Con tantas idas y venidas, la Torre del Oro llevaba camino de serlo de verdad; y era tan constante el trajín en ambas orillas del río, que no sorprenderían en general demasiado los preparativos que sobre numerosos barcos se hacían, a partir del mes de junio, para ir a las Indias por el nuevo camino que acababa de abrirse.

El Rey Fernando, que tenía un tratado con Portugal, firmado en 1479, en virtud del cual no podía utilizar el camino de Oriente para que sus barcos fueran al Asia, a pesar de que en el mismo tratado se reconocía el derecho de España sobre algunas tierras, entre

ellas las Molucas, acogió con el natural júbilo la noticia de la ruta descubierta y no regateó esfuerzos y dinero para dar consistencia a lo iniciado.

Si la ayuda del Estado en el primer viaje no fué muy generosa—unas cien mil pesetas en moneda actual—, para este segundo sí que lo era. Aparte de sus sueldos y gratificaciones, el Almirante recibió diez millones y medio de maravedís y otros muchos recursos facilitados por las ciudades andaluzas, ordenándose concretamente a las autoridades de la de Sevilla que arbitrasen, por préstamo o disponiendo de las contribuciones recientemente cobradas a los judíos, todo el dinero que fuese necesario.

Cinco naves grandes—tres naos de gavia y dos carabelas de carga—y doce carabelas pequeñas, muy veleras y ágiles, iban a componer la flota. Sobraron cinco grandes naos, pues hasta a Colón, el grandilocuente Almirante, Virrey y Capitán General, le parecieron excesivos los medios que se le daban. En vista de lo cual, estas cinco naos se destinaron a transportar al Africa a Abú Abdallah “Boabdil”, último Rey musulmán de Granada, y a sus caballeros.

Unos mil quinientos hombres estaban dis-

puestos a seguir al Almirante y servir a los Reyes en la población y descubierta de las tierras aun ignotas, y entre ellos casi todos los que habían estado la primera vez. Allí estaban: Juan de la Cosa, afilando sus plumas y preparando sus pergaminos; Vicente Yáñez, los ojos que habían de ser los primeros en ver el Brasil; Antón de Alaminos, el feliz piloto que un día iba a llevar a las costas de un país llamado Méjico a un tal Hernando Cortés; Alonso de Ojeda, brazo derecho del Almirante en sus luchas con los indios; Diego Velázquez de Cuéllar, el gran segoviano, Adelantado de Cuba; Juan de Esquiviel, conquistador de Jamaica; Garay y Pineda, primeros exploradores del Missisipí; Ponce de León, buscador de la fuente de la eterna juventud y encontrador de la bella Florida; Margarit, el primer General; Fray Bernardo Boil, el primer apóstol y casi santo de la Isla de Cuba, y más, muchos más nombres que podrían seguir en esta enumeración. Y la historia de cualquier nación se sentiría orgullosa de tener en sus páginas uno solo de ellos.

Cuando estuvieron dispuestos los hombres y los barcos y ultimados todos los preparativos, se trasladó la flota de Sevilla a Cádiz, y

de aquel puerto zarparon definitivamente al amanecer el día 25 de septiembre. En las Canarias tomaron agua y leña para el viaje y ocho cerdas, de las cuales, al decir del Obispo Las Casas, salieron todos los cerdos, y eran muchos, que en su tiempo había en todas aquellas Indias.

Sólo veinte días tardaron las naves en cubrir las ochocientas leguas que separan la canaria Isla del Hierro del archipiélago de las de Barlovento, adonde llegaron el domingo 3 de noviembre, después de hacer la mejor travesía que flota alguna llevó jamás en tan largo camino.

A la tierra donde tocaron la llamaron Dominica, en razón del día, que al aclararse dejó ver a los españoles hasta otras seis islas cercanas. La más próxima—bautizada “Maríagalante”, como la nave capitana—fue también explorada; pero allí no había más que árboles verdes, muy verdes, y ni un solo hombre. Esta impresión del verde tan intenso se clavó tan firmemente en el cerebro de Juan de la Cosa, que cuando años más tarde trazó éste su mapa del mundo, la parte correspondiente a las Indias está intensamente manchada de este color.

Otras dos islas, bautizadas con nombres

de monasterios españoles—la Guadalupe y la Monserrat—fueron también visitadas, pudiendo los expedicionarios admirar en ellas, además del eterno verde, unas cabañas muy rústicas, de las que huía la gente que las habitaba en dirección a los bosques cuando ellos se acercaban. Varias cosas inéditas conocieron allí los europeos: la piña tropical, una de las mejores frutas de la tierra; la hamaca o chinchorro y unos grandes pájaros verdes que repetían las palabras que se les decía y “de los que antes no se tenía conocimiento”.

Era tan laberíntico el camino por entre las islas, que el Almirante se sintió desorientado y decidió coger algunos indios de los que solían huir, para ver si ellos eran capaces de indicarle hacia dónde caía la Isla Española—Haití—donde habían quedado un puñado de valientes hacía casi medio año, protegidos por las tablas mal clavadas de un barco varado. Cogieron dos indios, pero resultaron no ser de aquellas islas, sino de Puerto Rico. La razón por la que estaban allí no era precisamente porque se encontrasen haciendo un viaje de placer. Eran simplemente prisioneros de los “carib” de Guadalupe, y de momento no tenían otro deber que el de engor-



dar, que de las demás cosas que había que hacer con ellos, descuartizarlos, guisarlos y comerlos, ya se encargarían sus amables opresores.

El caso fué que estos dos indios y unas pobres mujerucas que deseaban, al precio que fuera, huir de tan desagradables propietarios, dieron noticias a los pilotos de la situación de Haití y de otras muchas islas inmediatas, que se apresuraría, como es lógico, a anotar en sus cartas el maestro de hacerlas, Juan de la Cosa.

Lo de que los señores de Guadalupe se comían todo lo que caía en sus manos se pudo comprobar, por desdicha, demasiado pronto. El médico de la expedición, doctor Chanca, de Sevilla, certificó que los huesos encontrados en los humildes bohíos indígenas correspondían a brazos y piernas de hombres. Un buen rebaño de unos treinta de ambos sexos, procedentes de Puerto Rico, tenían disponibles a la sazón los "carib", y las mujeres contaban, llorando, a los españoles, mientras eran liberadas, que aquellas gentes eran tan bárbaras que hasta los hijos que tenían de ellas se comían, pues en su opinión la carne de hombre era tan buena que no podía haber cosa mejor en el mundo.

Y todo se utilizaba allí: los cráneos, como vasijas para contener líquidos, y los demás huesos para hacer las puntas de sus largas flechas. La verdad era que los supercivilizados súbditos del Kan Kubilakai, que él imaginaba deliciosamente ceremoniosos y delicados, le estaban saliendo algo extraños al Almirante.

Después de esta agria toma de contacto con el mundo que tenían delante los expedicionarios continuaron su viaje, ensanchándolo: Santa María de la Redonda, Santa Cruz, San Martín, Santa María de la Antigua, San Juan..., estos eran los nuevos nombres de las tierras nuevas recién bautizadas por la gracia de Dios y de Castilla.

Más tarde llegaron los difíciles pasos entre una enorme multitud de islas. Tantas eran, que se decidieron a bautizarlas con un nombre colectivo, que es justo reconocer que les vino como anillo al dedo. "Las once mil vírgenes" fueron llamadas, por lo virginales y por lo numerosas. Nuestro Juan de la Cosa, que venía junto al Almirante—según declaración de Rafael Castaño—combinando con éste las derrotas y haciendo cartas de marear, se vería y se desaría para representar

en sus mapas a las once mil, que en la realidad eran unas cincuenta.

Bordeando la costa sur de Puerto Rico, cogieron agua en el extremo que llamaron propiamente de Aguada, y se lanzaron, ya sin más detenciones, a buscar en Haití a los que allí habían quedado diez meses antes. Después de algunos titubeos llegaron al lugar exacto, unas doce leguas más allá de Montecristi, que hoy es conocido por el bonito nombre de "Petit Anze" en la diminuta "Republique d'Haití". Como llegaron de noche, no pudieron desembarcar, a pesar de que la impaciencia se había apoderado de todos al comprobar que los del fuerte Natividad no respondían a las señales que se les hacía. Cuando por la mañana pudieron ver, no tardaron en comprobar cómo los hombres de Rodrigo de Arana habían sido totalmente exterminados, unos dos meses antes, por los al parecer pacíficos habitantes de la isla.

No tardó Colón en enviar noticias a España. El 2 de febrero de 1494 zarpó el piloto Antonio de Torres desde Haití con extensas cartas para los Reyes y doce de las naves que habían traído a la expedición. Mientras tanto, el Almirante con tres buques, la veterana *La Niña*, que más tarde rebautizaron en *San-*

*ta Clara*, mandada por Francisco Niño y en la que iba el cartógrafo Juan de la Cosa; *La Caldera*, también mandada por otro Niño, Cristóbal Pérez Niño, y la *San Juan*, cuyo capitán era Bartolomé Pérez de Roa, se dirigía el 24 de abril desde el noroeste de Haití al suroeste de Cuba.

Allí por un “suave” procedimiento—amenazando con cortar la lengua y las manos a quien lo discutiese—se consiguió que todos aquellos hombres de mar certificaran ante el escribano público Pérez de Luna que, a su parecer, Cuba, más que isla, debía de ser una punta del continente, ¡del continente asiático, claro está! Pero a pesar de la fe notarial que había firmado, Juan de la Cosa anotó entre sus datos el de que Cuba era isla. Por las causas que fueran, probablemente informes minuciosos de Vicente Yáñez Pinzón, comprobados personalmente, Juan de la Cosa supo a tiempo que Cuba era una isla, y así aparece en su Carta, dando un mentís a su declaración del 12 de junio, a bordo de *La Niña*, en que manifestaba que “nunca oyó ni vido isla que pudiera tener trescientas treinta y cinco leguas de una costa de Poniente a Levante y aun no acabada de andar; y que veía agora que la Tierra-Firme tornaba al

Sud-Suduest y al Suduest y Oest, y que ciertamente no tenía dubda alguna que fuese tierra-firme, antes lo afirmaba y defendería que es la Tierra-Firme y no isla...”

Juan de la Cosa volvió pronto de aquellos mares a la península, y una vez desligado de sus deberes oficiales como marino del descubrimiento, se debió dedicar a negocios particulares de especulación mercantil, para lo que había sido convenientemente autorizado por Cédula Real de 1494—cuando él andaba entre Cuba y Jamaica—, dándosele el permiso para remunerarle y satisfacerle, ya que “en aquel viaje fueron descubiertas las tierras e islas de las Indias e vos perdisteis la dicha nao”. Pero a pesar de todas las patentes y autorizaciones reales habidas y por haber, quien no es comerciante de casta es muy difícil que gane dinero en el comercio; y Juan de la Cosa no lo era.

Andaría por los puertos más atento a las noticias que corrían entre los marineros y geógrafos sobre las tierras de Indias que a las cotizaciones mercantiles. Y el que estaba autorizado para ganar dinero no lo llegó a ganar, porque la verdad era que las empresas del Nuevo Mundo no daban demasiado. El, por ejemplo, había cobrado por estar embar-

cado desde “veinte días de agosto de noventa y tres hasta once de junio de noventa y seis años que volvió de las Indias a Cádiz, treinta y tres mil setecientos setenta y seis maravedís”. Poco dinero para tres años de duro e inteligente trabajo.

## CAPITULO IV

### EL CASO DE AMERICO VESPUCCI

El mar remoto debía de ser en aquellos días una tentación constantemente abierta para los hombres de las costas de España. Todos los que habían ido y tenido la suerte de regresar a la Patria sentían en sus venas, a no dudarlo, un escozor que les obligaba a pasar de nuevo allí. ¡Eso que no se encontró en las nuevas tierras la riqueza con la facilidad que se esperaba; que si no, la pobre Castilla hubiera quedado más desolada aún!

Y, como es lógico, los que partían eran los más audaces, los que más confiaban en sí mismos; los más “cabezas rotas”—si esto quieren los pusilánimes—; pero al fin, la gracia y la espuma de una raza vieja de luchado-

res que en menos de cincuenta años hizo pasar un mundo de una civilización heliolítica a la época del Renacimiento. Claro que esta labor gigantesca había de hacerse con dolor y sacrificio; pero allí estaban los corazones y las espadas de Extremadura y de Toledo para conseguirlo. Si a cambio de esto se enviaba de vez en cuando algo de oro para la nación, hay que reconocer que la paga era menuada.

Uno de los hombres que mejor pudo servir de ejemplo para llegar a conocer cómo eran aquellos aventureros es Alonso de Ojeda u Hojeda. Un conquense que tenía veintitrés años la primera vez que estuvo allí ayudando a Colón—pero con la misión oficial de informar a la Casa de la Contratación reservadamente de la actuación del Almirante—. Pequeño de cuerpo, pero gran atleta, un hombre guapo, de ademanes elegantes, de bellos ojos negros y una especie de demonio con la espada en la mano. Considerado por todos como el más veloz corredor de España, era un verdadero plusmarquista atlético, que una vez, estando en Sevilla, lanzó desde la base de la Giralda una naranja que la ganó en altura. En definitiva, un buen brazo para abrirse camino en las Indias.



Pues bien; Ojeda, que tenía ambición y aire de capitán, consiguió en 1499 una autorización para descubrir y comerciar en las nuevas tierras. Cómo consiguió este permiso no es muy difícil averiguarlo, sabiendo que se había criado en el palacio del Duque de Medina-Sidonia y que su primo hermano, el venerable Padre fray Alonso de Hojeda, era uno de los Inquisidores más querido de los Reyes. Una vez con el permiso en la escarcela, no le faltaron ayudas económicas. Los fondos se le facilitaron por el propio Presidente de la Casa de la Contratación—organismo creado por el Estado español para atender a todo lo referente a las nuevas navegaciones—, el Obispo Rodríguez de Fonseca, que le dió, con los dineros y su bendición, una tablita flamenca de una Virgen que Ojeda llevó siempre consigo, hasta que en un momento de peligro hizo voto de donarla a un poblado indio.

Ojeda, impulsivo y temerario—“el primero que había de hacer sangre donde quiera que oviere guerra o rencilla”—, se mostró como prudente al elegir su piloto mayor. Decidido a que fuese un hombre de tanto prestigio como Juan de la Cosa, no dudó en ir a

visitarlo a su casa del Puerto de Santa María y hablarle de su proyecto.

La Cosa no debió hacer una gran resistencia a la proposición, y era la verdad que, capitán por capitán, prefería a éste, preparado siempre a aclarar las cosas de una estocada, que no al Almirante, siempre dispuesto a embarullarlas con la pluma. Juan de la Cosa aceptó sin remilgos, y entonces se enteró de que iba a tener en este viaje un acompañante. Un comerciante florentino, empleado en la veterana firma sevillana de Juan Berardi, llamado Américo Vespucci, que, cansado de las transacciones mercantiles, sentía vivo interés por ampliar sus conocimientos de náutica y cosmografía.

Con tan útiles compañeros y otros como Nicolás Pérez, mestre de navío, y Diego Fernández Colmenero, un viejo marinero de Palos, que entendía del mar más que los peces, inició Ojeda su viaje el 20 de mayo de 1499. Llegó a las Islas Canarias, y desde allí tomó rumbo leveche, o, como diríamos hoy, el de Oeste  $1/4$  SO. Fueron a dar frente a las Guayanas, y sin decidirse a desembarcar, llegaron a la isla de Trinidad, donde ya había estado el Almirante.

Vespucci, que ya se preparaba para la in-

mortalidad, escribió en su cuaderno que los habitantes de Trinidad “rara vez comen otra carne que la humana, y la devoran con tal ferocidad que sobrepujan a las fieras y bestias: porque todos los enemigos que matan o cogen prisioneros, sean hombres o mujeres, indistintamente, los devoran con tal fiereza, que no puede verse ni decirse cosa más feroz ni más brutal”. No es, pues, de extrañar que no tuviesen muchos vecinos los inquilinos de la Trinidad. Los españoles tampoco quisieron estar allí mucho tiempo y marcharon para Curaçao, que ellos pusieron isla de los Gigantes, aunque no los había más que en la imaginación de Vespucci, que estaba tan propicio a ver fantasmas, que aseguraba que él había visto con sus propios ojos a Pantasileas y Anteos, cuando en realidad lo que tenía era un empacho de mitología humanística mal digerida.

Anduvieron unas diez leguas por el mar y llegaron a otra isla, en el creer de ellos, y en la realidad península del continente que tanto buscaban. Era la primera vez que unos europeos pisaban la tierra continental americana, pero ellos no lo supieron en el primer momento. Sin embargo, es curioso hacer notar que todos estos titubeos geográficos tan

naturales no se reflejan en la carta de Juan de la Cosa, ya que lo que él puso en el mapa era la verdad, dando la impresión de tener un excepcional instinto adivinatorio o unos conocimientos superiores a cuantos le rodeaban. Seguramente él iba anotando y comprobando lo que le parecía, sin hacer demasiado caso de las fantásticas visiones de sus compañeros. Luego resultó que lo que él silenciosamente dibujaba era la verdad de aquellas tierras.

Pues es el caso que ya en tierra-firme, por primera vez pisada por “Alonso de Hojeda, natural de Cuenca, como capitán, y Juan de la Cosa como piloto”—sea con ellos la gloria que les ha negado la flaca memoria de los hombres—, descubrieron en un gran golfo una población lacustre de unas veinte cabañas grandes, construídas en forma de carpas y sostenidas sobre sólidas y fuertes estacas. Todos encontraron un extraño parecido entre aquel poblado y la rica República del Adriático sólo porque había que ir en lanchas de unas casas a otras, porque lo que es porque hubiese allí palacios como los de la plaza de San Marcos no sería. El caso fue que la llamaron Venecia, una Venecia pequeña, claro está, una Venezuela.

En el interior de aquel golfo, de vegetación maravillosa en sus costas, encontraron una laguna que, a pesar de bautizarla de San Bartolomé, se continuó llamando de Maracaibo, donde se vieron gratamente sorprendidos por la exuberante belleza, buen donaire y gentileza de las mujeres de la tierra. El demonio les tentó llevarse algunas, sin que pueda decirse que ellas se mostraron zahareñas a los europeos, sino todo lo contrario. De un hombre tan serio como La Cosa no sabemos qué haría en una situación tal; de Ojeda y Vespucci tampoco lo sabemos, pero nos lo figuramos.

Cuando terminó la descubierta de Maracaibo y de una parte importante de la costa hasta el cabo de Vela, decidió Ojeda tomar la vuelta para Santo Domingo, donde había de recoger un cargamento de brasil. Brasil era el nombre que se daba a la planta tintórea "*Caesalpinia achinata*", muy estimada por su hermoso color rojo de brasa, que abundaba en aquellas tierras y era bien pagada en Europa, donde se le daban muchas aplicaciones, no siendo la menos importante la de servir para preparar maquillajes femeninos.

La búsqueda de brasil, un si es no es clan-

destina, iba a traer disgustos y desagradables consecuencias. Los dos navíos de Ojeda con sus escasos sesenta tripulantes arribaron, sin la previa autorización del Almirante, en las costas de Jaragua—hoy Puerto Príncipe—de la Isla Española, donde los numerosos descontentos que había por la política que seguía Colón no tardaron en rodear al conquiso y aclamarlo como nuevo jefe, pues le sabían muy protegido de Fonseca, enemigo declarado del genovés.

Ojeda, con el ímpetu excesivo que le caracterizaba, les ofreció el oro y el moro. El, si ellos querían, marcharía contra el Almirante para obligarle a cumplir el compromiso que tenía contraído con ellos—todo se reducía al pago de unos sueldos atrasados—, y si se resistía lo pensaba echar de la isla. Así, ni más ni menos.

Claro que el Almirante, a quien no faltaba información de todo cuanto acontecía, no tardó en enviar desde Santo Domingo al capitán Roldán con unos cuantos de su mejores hombres, cuya llegada cogió tan de improviso a Ojeda y los suyos, que no les quedó casi otro recurso que replegarse a sus buques. Las relaciones entre los dos grupos eran muy tirantes, y aunque no llegó la san-

gre al río le faltó poco, pues no dejó de darse alguna cuchillada demás, con lo que el asunto se empeoraba por momentos.

Juan de la Cosa, que tenía mucho talento y que además era esencialmente bueno—dos condiciones casi imprescindibles para obtener éxitos justos en la diplomacia—, consiguió, apelando a sus también innegables dotes de prudencia, avenir a los dos rivales, consiguiendo que Roldán accediera a devolver a Ojeda una barca que le había cogido, a cambio de canjearse los presos que se tenían mutuamente y de que los recién llegados se marcharan de Jaragua en seguida.

Se resolvió el asunto como quería Juan de la Cosa, y Ojeda, con los suyos, siguió navegando hacia el Norte unas doscientas leguas, llegando a descubrir “más de mil islas”—las Lucayas—, que ya serían unas cuantas menos. Desde allí volvieron a España por la ruta de las Azores, sin que les ocurriera ninguna novedad digna de mención.

La expedición comercialmente tuvo muy escaso fruto, pues, una vez que fueron pagadas las costas y el interés del capital prestado, los beneficios quedaron reducidos a unos quinientos ducados, que habían de repartirse entre cincuenta y cinco participantes. Poco dinero,

sobre todo teniendo en cuenta que se habían traído gran cantidad de perlas y piedras preciosas. Pero los navegantes no se cansaban de repetir que ellos tenían mucho más interés por adelantar los descubrimientos que por adquirir riquezas, y era verdad. Mas ni en lo primero tuvieron suerte, pues los hechos de Ojeda y La Cosa pasaron casi desapercibidos, porque simultáneamente a la suya se realizó otra expedición por Cristóbal Guerra y Pero Alonso Niño—también por la Costas de las Perlas—, que fué más rápida y de la que sacaron mucho mayor beneficio.

No todos los que habían ido con Ojeda se limitaron a cobrar el escaso producto de su trabajo y a esperar otra expedición para seguir bregando. Uno de los que habían ido, Américo Vespucci, que más tarde llegó a ser un buen marinero, se dispuso a presumir apuntándose como casi exclusivamente suyos los tantos que tan gran sudor habían costado a otros. Como no era mal escritor latino, utilizó su arte no en el servicio de la verdad, sino en su propio interés, y así sus *Cuatro Navegaciones*, que a duras penas fueron realmente dos, son una sarta de mentiras, sostenidas apenas por el hilo de la verdad, de que un día en Sevilla tomó la decisión,



que no era ninguna hazaña extraordinaria en aquella ciudad y en aquel año, de pasar a Indias.

Comienza así su libro el aprovechado narrador: "Aparejeme, pues, para ir a contemplar y recorrer las varias partes del mundo y ver sus maravillas, para lo cual me dieron oportuna ocasión el tiempo y el sitio en que me hallaba. Porque el Rey de Castilla, Fernando, preparaba a la sazón cuatro naves—eran dos y las preparaba el Obispo Fonseca, incluso sin conocimiento del Rey—para descubrir nuevas tierras hacia el Occidente, y Su Alteza me eligió también a mí—estos delirios de grandeza no los abandona en toda la relación. El que lo llevó fué Ojeda, que nunca llegó a Alteza—para que fuera a esta empresa. Hicimos, pues, a la vela el 20 de mayo de 1497—la fecha está equivocada intencionadamente—del puerto de Cádiz, y dirigiendo su camino por el gran seno de mar Océano, consumimos en la expedición dieciocho meses—se hace un lío tremendo con las fechas; viene a decir que de mayo de 1497 a octubre de 1499 hay dieciocho meses. Más atrás todavía es peor; dice salir para el segundo viaje en mayo de 1499 y haber regresado del anterior el 15 de octubre del mis-

mo año, cosa imposible para cualquier hombre que no fuera Vespucci, a quien todo lo que le pasa, en su decir, es fantástico; pero sigamos la relación—, hallamos muchos continentes—¿qué idea se tendría entonces de lo que era un continente?—e innumerables islas, casi todas habitadas...” Y toda la narración es así, esmaltada de inexactitudes. Tal vez porque eso era precisamente lo que la gente quería que se le contara de las nuevas tierras, la falsa aventura del florentino tuvo un enorme éxito de público y crítica, como diríamos ahora. La gente prefería creer que pasaban cosas fantásticas en las Indias mejor que las escuetas verdades, que con precisión de partes militares contaban las realistas gentes de Castilla, poco dadas a la fantasía y desde muchos siglos antes acostumbradas a los nombres auténticos del pan y del vino.

No faltó un erudito—siempre los hay—que sabía tan poco de las nuevas tierras desde en su librería septentrional como los marineros de Huelva sabían de él, que propuso que se diera a las Islas y Tierra-Firme de la Mar Océana el nombre de su descubridor: Américo.

Y sin que nadie dijera ni que sí ni que no,

la Humanidad tomó anónimamente una decisión que encierra en sí, aparte de una enorme inexactitud, una enorme injusticia de la que el mismo Américo, si hubiese llegado a saberlo, se hubiera asustado, a pesar de su bien contrastada fantasía.



## CAPITULO V

### UNA CARTA DE MAREAR

En el otoño de 1500 ya estaba Juan de la Cosa en su casa del Puerto de Santa María, con sus buenos treinta y ocho años y la mayor experiencia que ha logrado marinero alguno en este mundo.

Poco a poco ordenaba y repasaba las notas que había ido tomando en sus viajes y confrontando apuntes suyos con los de otros marinos experimentados. Lo que habían explorado Pinzón, Niño, Colón, Ojeda, Lepe, Cabot y unos cuantos más, él lo conocía tan bien como ellos. Verdaderamente que el Puerto de Santa María era el mejor lugar del mundo, en aquel preciso terminar de la Edad Media, para saber cómo eran las fie-

rras y las aguas que se estaban incorporando a la civilización.

Juan de la Cosa sintió—sin duda le salía de lo más íntimo de su ser—la necesidad de plasmar en un mapa general todos sus fraccionarios conocimientos. El trabajo era arduo y complicado, y los precedentes le iban a servir de tan poco, que lo mejor era no tenerlos en cuenta. El mapa se debía hacer con arreglo a la verdad de las cosas vistas, pues era para marinos y en las costas no se podía errar, además de que aquí tenía que florecer una vez más el realismo español, que tantos frutos había de cosechar en arte y literatura.

El cartógrafo preparó sus pinceles, sus raspadores, sus reglas y sus colores, y se dispuso a iniciar la navegación ideal de la ciencia sobre el pergamino. Compró dos pieles ya preparadas y las unió cuidadosamente de forma que compusieran un rectángulo de un metro ochenta y tres por noventa y seis centímetros. Una buena medida; en menos de dos metros cuadrados podía meterse el universo entero.

Una vez preparadas las pieles, trazó el eje mayor, el trópico de Cáncer—Cancro—, poniendo en su extremo oeste, más allá de don-

de iban a estar las costas de Tierra-Firme, un recuadro pequeño bien enmarcado, donde la figura del viejo San Cristobalón de las Catedrales españolas, patrón de viajeros terrestres y marinos, apoyado en su clásico garrote de pino y ayudando a pasar un río al Niño Jesús, que lleva sobre sus hombros. Debajo, la impronta, un poco orgullosa de la firma, que dice:

*Juan de la cofa la fizo en el puerto  
de S. ma. en año 1500.*

Más abajo todavía, ya en pleno Atlántico y sobre el mismo eje, la enorme Rosa de los Vientos, con sus dieciséis principales arribamientos, y en cuyo centro luce una delicada imagen de la Virgen. Verdaderamente, ¿cómo iba a faltar Santa María en una empresa de Juan de la Cosa? El dibujo de la Virgen no es suyo. No se atrevió, sin duda, a poner sus manos pecadoras en él, y lo solucionó recortando alguna estampa que cayó bajo sus tijeras. Lo mismo hizo con las armas reales de los Católicos, que pegó en otro recuadro que aparece en el interior de África y que los siglos se han encargado de despegar y de perder.

No es como prodigioso miniaturista como había de acreditarse La Cosa, sino como cartógrafo eminente; y sin embargo, ¡qué alegría de colores aparece por todos los sitios de su obra! Da la impresión que quería aquel hombre meter en el pergamino la suntuosa policromía del mundo real al cristalizar el Renacimiento. Alguien ha dicho, y con razón, que aquellas cartas son, en relación con los mapas de ahora, lo que una *Biblia* miniada medieval es a la última edición en papel cebolla de cualquier libro.

De lo que sí se acreditó Juan de la Cosa, tal vez sin pretenderlo, fué como calígrafo, cosa sorprendente en una época en que muy pocos hombres—a pesar de estar cargados de doblones y de títulos nobiliarios—sabían a duras penas poner su nombre. Las letras del mapa son bellísimas, y sobre todo aquellas capitales que, escritas con tintas de distintos colores, señalan las partes del mundo: Europa, Asia, Africa y “Mare Oceanum”.

Pero lo que desde que se dibujó atrajo más la atención de cuantos han contemplado la Carta de Juan de la Cosa son las enormes manchas verdes con que en el Oeste se señala el continente americano. Bien marcado el Golfo de Méjico, aunque le faltan la Flo-



rida y el Yucatán. Las Antillas, con el nombre de todas las islas y costas conocidas, sorprendiendo la exacta información que tenía el cartógrafo. Se pueden apuntar muchísimos nombres primitivos de aquellas tierras: Costa Anegada o mar Dulce, ante el delta del río Orinoco—en la actualidad, no hay allí más civilización que la que irradian los establecimientos misioneros de los franciscanos de la Provincia religiosa de Castilla—; Isla Margarita y Costa de las Perlas, en los lugares donde éstas se solían rescatar. Isla del Brasil, donde abundaba este palo tintóreo que había de dar luego nombre a una de las mayores naciones del Nuevo Mundo. Boca del Dragón, Venezuela, donde encontraron pequeñas poblaciones lacustres en el Golfo de Maracaibo. Isla de los Gigantes y de la Posesión. Ríos de la Holganza y de Vacíabarriles. Cabo Flechado. Cabo de la Espera... Y entre todos estos nombres destacan las banderitas familiares cuarteladas de castillos y leones.

Pero lo más sorprendente es que Juan de la Cosa conocía también los viajes que al servicio de Inglaterra había realizado Sebastián Caboto en 1497-98 por Nueva Escocia y Labrador, que aparecen en la Carta bajo la de-

nominación de "Mar descubierto por ingleses". Y allí nombres que se han perdido: Cabo de Inglaterra, San Jorge, Santa Lucía, Lisarte..., y la bandera inglesa cuando aun no había ganado las cruces de San Jorge, de San Andrés y de San Patricio.

Cuba aparece como lo que es, como una isla perfecta, cuando oficialmente hasta 1508 en que la contorneó, por encargo real, el Comendador Mayor Nicolás de Ovando, no se declaró que fuera isla. Pero, por lo visto, para La Cosa, a pesar de la opinión de Colón, aquello no tenía duda.

Africa presenta ya en la Carta su fisonomía característica, aunque, como es lógico, le falten algunos detalles. Pero el mar Mediterráneo, en cambio, es sorprendentemente exacto, hasta el punto que hoy mismo se podría navegar por él con esta Carta. En cambio Asia, conocida solamente de oídas, a través de relaciones de viajeros no siempre rigurosamente verdaderas y en donde habían de meterse todas las tierras aún ignotas, carece de contornos precisos y hasta su costa de Levante se pierde en una nebulosa que obliga a no concretar un litoral.

Entre el Oriente de Asia y el Occidente de América falta algo. Juan de la Cosa lo com-

prende, pero no se atreve a inventar nada, como hacían los viejos cartógrafos medievales. El sabe que falta algo, pero no sabe qué. Un extremeño que pocos años antes había nacido en Jerez de los Caballeros—¡qué bonito nombre de epopeya árabe y castellana!—lo iba a decir dentro de poco tiempo al mundo, cuando a gritos tomase posesión del océano Pacífico en nombre de los Reyes de Castilla.

En los campos del mar no ofrece fantasías la Carta. Sólo costas rigurosas, golfos y cabos. Y navíos. Los barcos de España y de Portugal andando por los mares del mundo igual que Pedro por su casa. En el mar poca fantasía. Si acaso algún céfiro con los carrillos hinchados y cara de ser andaluz, indicando los vientos. El mar es cosa seria, y en ella no se pueden inventar cosas..., pero en la tierra...

En la tierra todo es distinto; los grandes espacios que podían aprovecharse para dibujar sin temor a entorpecer las rutas se prestaban maravillosamente a dejar volar todas las fantasías de un mundo abigarrado. Allí están las ciudades fantásticas, capitales de fantásticos reinos perdidos: Tartaria, Etiopía, Catay... Castillos, catedrales, murallas y edificaciones prodigiosas colocadas sobre el

terreno con un sorprendente sentido de la aproximación.

Y luego los Soberanos reinantes en cada país; hieráticos, estatuarios en sus posturas, vestidos con trajes de la más desbordada fantasía; los tronos, los atributos, las banderas; todo prodigiosa e infantilmente exacto.

En Babilonia, la famosa torre, y en los confines del mar Rojo, la bella reina de Saba con la amenazante espada de su poder en la diestra. Y atravesando Asia, como si fueran al Irán desde el desierto de Gobi, siguiendo a la luz guiadora de la estrella, los Reyes Magos caballeros, con su incienso, su oro y su mirra. Y por fin, más allá de la Tartaria septentrional, donde hoy decimos que se acaba la Siberia y empieza el mar de Bering, las tierras bíblicas de los Reyes de Gog y Magog—única concesión a la Edad Media que hace Juan de la Cosa—. Gog, monstruoso, pero vestido y viviendo en casas de un sorprendente parecido con las del Puerto de Santa María. Magog, con los ojos y la boca en el pecho, porque es un Rey “sin cabeza, según algunos”, como se explica convenientemente para que no se culpe al cartógrafo de inventor de países y de monstruos.

Varias “Rosas de los Vientos” más peque-

ñas que la principal, puestas en los lugares oportunos, ayudan con las líneas de colores distintos que parten de ellas a calcular las derrotas, y son lo más marinero que tiene este primer mapamundi, que es marinero todo él. No está, desde luego, graduada la Carta más que en el trozo comprendido entre el talón de la bota que forma el mapa de Italia y las Islas Madera; y es preciso reconocer que este trozo: Europa occidental, Gran Bretaña y norte de Africa, es la parte, con las nuevas tierras, que está más minuciosamente trazada. No puede ser difícil comprobar las medidas si se considera que entonces se usaba la legua de quince al grado, de las que cada una contenía cuatro millas, y que las actuales son de veinte al grado. La proporción es, pues, muy sencilla y la aproximación de las medidas sorprendente.

Es difícil el examen minucioso de algunos puntos, debido a que el tiempo algo ha maltratado los colores y las purpurinas, haciéndose a veces muy difícil el poder leer algunos nombres, a pesar de que, en general, la Carta se conserva admirablemente.

En 1501 ya debía Juan de la Cosa tener terminada su maravillosa obra y la ofreció, sin duda, a los Reyes Católicos para que és-

tos pudieran apreciar exactamente la importancia y situación de las tierras recién descubiertas. Los Reyes la recibieron con agrado, y desde entonces tuvieron a La Cosa por hombre conocedor como pocos de las cosas de las Indias, lo que era rigurosamente verdad, encargándole con frecuencia misiones de confianza, a las que cada vez se hacía más merecedor.

No sabemos si Juan de la Cosa recibía por su trabajo alguna compensación económica—la generosidad de los Reyes con el mismo La Cosa en otras ocasiones induce a pensarlo—, pero no hay ningún indicio documental que pueda dar solidez a esta suposición. De todas maneras, si es que llegó a cobrar algo, no sería demasiado, pues no parece que esta clase de trabajos se pagaran mucho. A Américo Vespucci, que unos años antes había comprado una Carta general de mar y tierra hecha por Gabriel de Valseca—que no tendría la importantísima novedad de las nuevas tierras—, le costó ciento treinta ducados de oro, lo que equivale a unas dos mil setecientas cincuenta pesetas en moneda actual. Claro que la de La Cosa valía mucho más, en el caso de que hubiera habido que pagar algo por ella. Pero no sabemos nada.

y así es mejor. Quedan más puros en el recuerdo de la Historia los grandes hechos cuando se adivina que no se han emprendido con un mezquino interés económico.

El Rey Fernando, después que la hubo estudiado bien, dispuso que la Carta pasase a la Casa de la Contratación, de Sevilla. Allí es donde podía ser más útil a las gentes que estaban levantando con las lonas de sus velas el Imperio Católico de España. Y allí se guardó. En el famoso cofre donde se archivaban los mapas más modernos y mejores del mundo. Los oficiales de la Casa registraron la Carta en el padrón y la encerraron con el doble cerrojo de dos llaves, como lo que era: como un tesoro. Un prodigioso tesoro que resumía en sí el impulso y el talento, el vigor y el estudio de una nación que empezaba en aquellos días a construir sobre sus hombros lo más importante que han sido capaces de hacer los hombres después de que haber sido puestos en este mundo por Dios Nuestro Señor.





## CAPITULO VI

### EL MEJOR PILOTO

“Como cada día—cuenta el historiador de Indias, Herrera, en la primera de sus *Décadas*—crecía la nueva de que en la Tierra-Firme por cascabeles y cosillas de poco valor se traían perlas y oro, y entonces estaba Castilla pobre de dinero, hacíaase mucho caso de ello; crecía el deseo de enriquecerse los hombres y perdíase el miedo de navegar mares tan profundos y jamás navegados.”

Si los que nunca habían pensado en ser marineros perdían el miedo a atravesar los hasta hace poco mares ignotos, porque podía más la ambición de gloria y de bienestar, los que nunca lo habían tenido—porque desde el principio estuvieron presentes en la aventura

trasatlántica—no podían pensar en otra cosa que en ir y volver a ir a las nuevas tierras. La llamada de América, tan exigente hasta en nuestros días para muchos españoles, se percibe con extremada claridad en sus primeros visitantes. Juan de la Cosa fué uno de los que más fuertemente sintió la atracción que le obligaba siempre a volver, a pesar del escaso rendimiento económico que obtenía de sus viajes, y por eso hizo proposiciones a la Corte—¡bendita época en que un español cualquiera podía ofrecer casi comercialmente empresas imperiales a su Rey!—en el sentido de que si se le autorizaba la formación de una flota para descubrir por la costa de Uraba—litoral de la actual República de Colombia—, él compensaría a la Corona con un razonable tanto por ciento de los beneficios.

Produce alegría, al leer minuciosamente las vidas de nuestros conquistadores, el constatar que siempre trabajaron, lucharon y vencieron en el nombre de sus naturales Reyes y señores, enseñas vivas de su Patria española, y no en el de anónimas Compañías explotadoras, como tuvieron que hacerlo los conquistadores de otras nacionalidades.

Claro que en la conquista de América había un cierto interés comercial—después de

la fe en Dios y el orgullo de la Patria—. Negarlo es tanto como pretender que fueron tontos los hombres que la dirigieron y realizaron; y de que no lo eran dieron buenas pruebas. Pero en lo que acertaron, sobre todo, los que mandaban fué en saber equilibrar el interés comercial con el político. En una carta que firma la Reina Isabel, donde se dan minuciosas instrucciones sobre varias cosas relacionadas con las Indias a los oficiales de la Casa de la Contratación, de Sevilla, en contramos la contestación, mitad política mitad comercial, a una propuesta de Juan de la Cosa.

Dice así la Reina: "... y en lo que me decis que se ofrece a facer Juan de la Cosa sobre la armazón que quiere facer para la tierra de Uraba y para ir a descubrir adelante, sabed que Bastidas face aca ese partido que Juan de la Cosa se ofrece a facer, dando el cuarto sin descontar costas ni gasto alguno, y demás desto se obliga de facer a su costa una casa fuerte en la dicha tierra de Uraba a donde puedan quedar seguras las personas que alla hobieren de quedar para entender en los rescates y trabajos de aquella tierra. Y aunque este partido es mejor y más provechoso quel que diz que se ofrece a facer el

dicho Juan de la Cosa, yo sería más servida quel dicho Juan de la Cosa ficiera este viaje poniéndose en lo justo, porque creo que lo sabra facer mejor que otro alguno. Por eso debeisle notificar esto y concertarlo lo mejor que pudierdes e tomar asiento sobre ello; que no es razón que mostrando el que tiene gana de me servir, haga el menos de lo que otros se ofrecen a facer...”

Siguen las instrucciones de la Reina sobre el caso, insistiendo en que se contrate con La Cosa, porque si se pone en “facer partido que sea justo, yo habré placer que se tome con él conclusión sobresto”, y vuelve a insistir, tratando de otra autorización que ha solicitado Cristóbal Guerra, que “en lo de navegar, yo le mandare que se rija por lo que pareciere al dicho Juan de la Cosa, porque se que es hombre que sabra bien lo que aconsejare”.

Esta estimación por Juan de la Cosa había nacido de los trabajos que acababa de realizar durante un viaje que hizo como primer piloto de Rodrigo de Bastidas, que un par de años antes había obtenido una Cédula Real autorizándole a salir de descubierta. Era este Rodrigo de Bastidas un trianero, cuarentón y escribano, honrado a carta cabal y con el

riñón no del todo mal cubierto, que sintió también el comecón de la aventura, y después de armar dos navíos salió con ellos a descubrir tierras y a rescatar el oro y las perlas que buenamente pudiera. Inteligente como era, lo primero que hizo fué llamar junto a sí a “Juan de la Cosa, vizcaíno, que por entonces era el mejor piloto que por aquellos mares había”.

Zarparon de Cádiz en octubre de 1501, y después de dejar los caminos conocidos en la Guadalupe, encontraron una isla nueva que llamaron Verde y desde la cual se lanzaron ya abiertamente en demanda de la costa de Tierra-Firme. Entraron en el Golfo de Venezuela, donde empezaron a cambiar con los naturales las consabidas chucherías europeas por los toscos pero metálicamente bien sonantes idolillos indígenas, llamados guañines.

La diminuta flota llegó, por el Golfo de Venezuela, hasta el Cabo de la Vela, límite de los descubrimientos anteriores, pero continuaron más de ciento cincuenta leguas hacia el Sudeste, bajando por la costa de Santa Marta, y atravesando la gran desembocadura del Magdalena llegaron hasta el puerto que llamaron de Cartagena. Este nombre hizo buena fortuna, y decir Cartagena de Indias

fué por algún tiempo en España como había sido decir Cartago Nova muchos siglos antes: ideas de viajes, comercio, barcos e interés; una puerta en el mar. Cartago Nova para entrar, cuando esto es lo que hacía falta. Cartagena de Indias, para salir cuando ya podíamos hacerlo.

Después de Cartagena, siguieron Bastidas y La Cosa bautizando las tierras que veían: islas de Baru y de San Bernardo, fuerte de la Tortuguilla, puerto de Cispata, río Simi, punta Caribana, y por fin el gran Golfo de Uraba, en el Darien del Norte, una de las tierras que entonces creyeron más aptas para poblar, sobre todo allí donde el mar penetra en profundo seno de casi veinte leguas, con cerca de diez de puerta, entre la punta Caribana y la del Tiburón. La llamada Culata de Uraba la visitaron bien y despacio, y después siguieron costeano otras setenta leguas, con lo que dieron por terminada su exploración en aquella dirección, después de pasar por el Cabo de San Blas y de tomar posesión del puerto de Escribanos y del de Nombre de Dios.

Las perlas y el oro iban llenando poco a poco el cofre de doble llave que el veedor de la flota custodiaba en el alcázar de popa,

mientras que los nuevos datos geográficos caían en el tesoro que iba reuniendo el piloto mayor. En este viaje no hubo agravio ni lucha con los indígenas, que, aunque más tarde no dejaron de sacar a relucir su acometividad belicosa, en aquella ocasión no lo hicieron, bien porque no les dieran oportunidad los cristianos—como a sí mismos se llamaban los castellanos con resabios de la Reconquista—o porque el asombro que les produjo su llegada paralizase el ardor agresivo de los indios.

Pero el sino de Juan de la Cosa parece ser que era el de no poder conseguir fruto sin gran esfuerzo. Un bicho pequeño, hasta entonces poco conocido, iba a ser uno de los más tenaces enemigos de los invencibles marineros españoles. Más terrible que los filibusteros de las Tortugas y que los corsarios europeos, la broma o taraza—un diminuto molusco lamelibranquio—, abridor de galerías en las maderas de los barcos, se pintaba solo para hacer más grietas en ellos que todas las hachas de abordaje juntas.

Pronto empezaron a notar los efectos de la broma los navíos de Bastidas, y a duras penas pudieron sus marineros hacerlos llegar hasta Jamaica para pasar a La Española, donde en

una isleta llamada del Contraamaestre proceder a repararlos, que bien lo necesitaban. Contentos y felices, cuando terminaron de calafatear pusieron las proas para Cádiz con la ilusión de llegar a casa, pero temporales y nuevas travesuras de los moluscos lamelibranquios les obligaron a volver, de arribada forzosa, a protegerse en un cabo que, a pesar de llamarse de las Canonjías, no resultaba demasiado cómodo para ellos.

Sin éxito intentaron los casi náufragos avisar al Gobernador Francisco de Bobadilla de su situación, y en cuanto se serenó el tiempo iniciaron de nuevo la marcha con tan poca fortuna como la vez precedente. Arribaron a Puerto Príncipe, donde al fin los navíos, literalmente comidos de gusanos, se fueron a pique. Afortunadamente, las tripulaciones se salvaron y con ellas una buena parte de las riquezas y preciosidades que llevaban, pero lo perdido no fué poco: unos cinco millones de maravedís se fueron para siempre al fondo del mar.

Bastidas, como prudente, dió orden de que se quemaran las armas que se habían salvado y que no se podían llevar, y dividiendo su gente en tres cuadrillas inició la marcha hacia Santo Domingo. Y ahora se trocaren



las tornas. Eran los españoles los que tenían que pagar en buen oro los escasos víveres que les podían proporcionar los indios, lo que estuvo a punto de costarles un serio disgusto, pues al llegar a la capital de la isla, el Gobernador Bobadilla, mal informado, los arrestó por la acusación de que habían hecho comercio ilícito con las gentes del camino. Bastidas y los suyos pudieron justificarse bien en el pleito que se les siguió—que siempre los leguleyos han andado demasiado cerca de donde había ganancias—, siendo al final, como era lógico, absueltos de todo cargo.

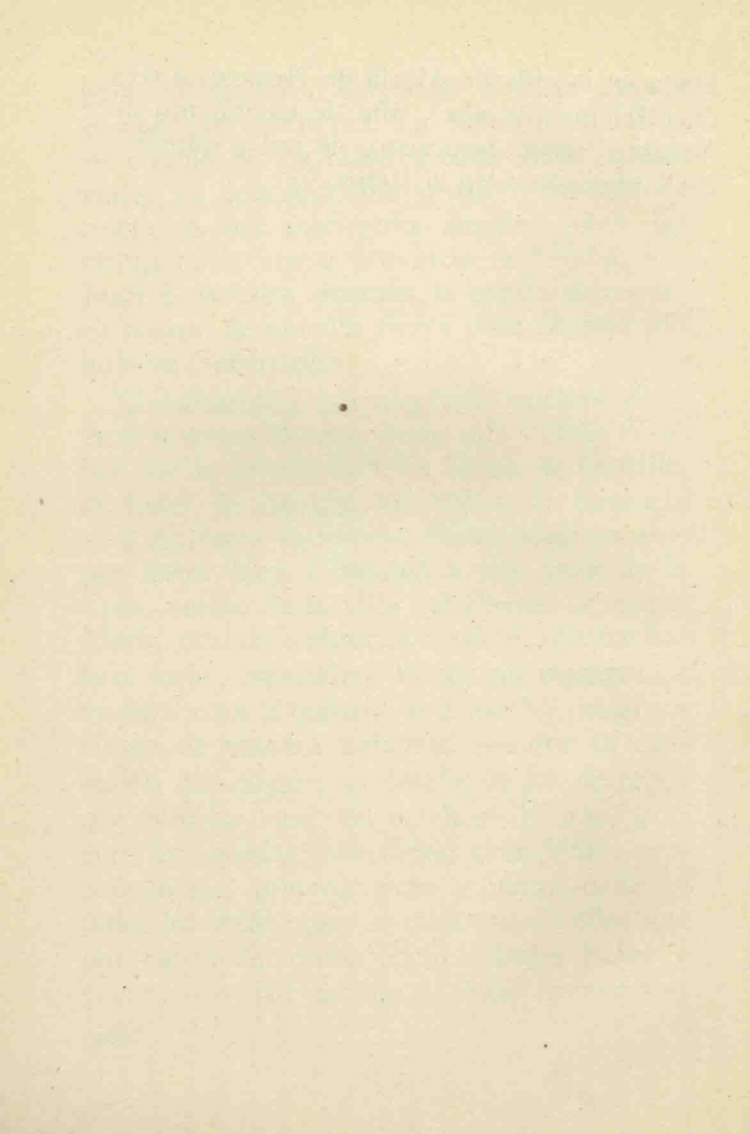
Hay indicios de que al volver a España Juan de la Cosa corrió un grave peligro de naufragio, salvándose al final en el que parecía peor de los navíos, que fué el primero que llegó a Castilla y en el que iban con La Cosa y Bastidas cuatro mil pesos que enviaba a su casa el Almirante. En septiembre de 1502 entraban de vuelta en Cádiz los que habían salido veintitrés meses antes, pero no todos; algunos habían preferido quedarse en las nuevas tierras, entre ellos un tal Núñez de Balboa, buen catador de sierras y de mares.

Bastidas y La Cosa se apresuraron a ingresar en el Tesoro Real lo que correspondía, según había sido estipulado. Y por su

parte no tardaron en recibir el justo pago a su denodado esfuerzo. La Reina de Castilla, en premio de los méritos contraídos en este viaje, les concedió una pensión vitalicia de cincuenta mil maravedís anuales sobre las rentas de la nueva provincia de Uraba, y a Juan de la Cosa, además, la gracia de alguacil mayor de aquella tierra para cuando allí hubiere Gobernador.

El documento, que alegraría justamente al duro hombre de mar, decía así: “Doña Ysabel, por la gracia de Dios Reina de Castilla, de León, de Aragón, de Sicilia, de Granada — y así hasta veintiocho títulos soberanos—, por hacer bien y merced a vos Juan de la Cosa, vecino de la villa del Puerto de Santa María, acatando algunos servicios que me habeis fecho, especialmente por mi mandado a vuestra cosa e trabajo, e a mucho peligro e riesgo de vuestra persona...—sigue la concesión del cargo y el detalle de los derechos que confiere, que son muchos—honras, gracias, franquezas, libertades, exenciones, preeminencias, prerrogativas e inmunidades e todas las otras cosas, e cada una de ellas que por razón del dicho oficio debedes haber e gozar...—y por último el final previsto—:

Dada en la villa de Alcalá de Henares a tres días del mes de abril, año de nacimiento de Nuestro Señor Jesucristo, de mil e quinientos e tres años. Yo la Reina.”



## CAPITULO VII

### INFORMADOR RESERVADO Y CAPITAN GENERAL

El descubrimiento de las Islas y Tierra-Firme de la Mar Océana había motivado, junto con la alegría del nuevo Estado castellano-aragonés, un natural deseo de emulación en Portugal, al que se prestaban maravillosamente los grandes conocimientos de sus marinos, que en otras rutas habían alcanzado la primacía. Los diplomáticos de ambos países, reunidos en Tordesillas en 1494, habían convenido la ampliación de la famosa línea Alejandrina—que determinaba que cualquier tierra que se hallase a Occidente de una línea imaginaria trazada a cien leguas de las Azores sería de Castilla—hasta trescientas setenta leguas. Pero, a pesar de ello, los mari-

nos portugueses no podían vencer la tentación de ir a ver lo que ocurría al otro lado de la línea donde sus colegas españoles habían encontrado nada menos que un país que se iba a llamar América.

El día 13 de julio de 1503 llegó a la Corte, a todo sudar de su cabalgadura, un correo de la frontera portuguesa con noticias poco tranquilizadoras. Cuatro navíos de aquella nacionalidad habían ido a la tierra descubierta por la expedición de Bastidas y habían traído esclavos indios y otras riquezas. Fernando, antes de intervenir oficialmente, quiso tener absoluta certeza de cómo había sido vulnerado el tratado de Tordesillas, y decidió enviar reservadamente a Juan de la Cosa —¿quién mejor podría acertar en los datos de una tierra por él vista la primera vez?— para que fuese a Lisboa y, después de investigar minuciosamente, le informase de cuanto llegara a saber.

Pero todo lo que tenía de bueno Juan de la Cosa como marinero y como cartógrafo lo tenía de malo como espía. Una vez en Lisboa, se las arregló de tal manera que no tardó todo el mundo en enterarse de a lo que iba, y, como había cierto interés en que no se aclarasen algunas cosas, fué rápidamente de-

tenido. Claro que la detención no fué muy larga, pero sí lo suficiente para dar a entender que en la Torre del Tombo no se quería gente demasiado curiosa.

Volvió, pues, a Segovia y contó lo que había averiguado. Era cierto el viaje portugués, que además se había repetido aquel mismo año, y en realidad podía decirse que los viajes eran constantes, sobre todo desde que el 9 de marzo de 1500 Pedro Alvarez Cabral, sin tener para nada en cuenta la orden papal, había salido de Lisboa con trece naves, y llegando a las tierras nuevas—precisamente a las que poco antes habían descubierto Yáñez, Pinzón y Lepe—tomó posesión de ellas, llamándolas Santa Cruz, nombre que luego se mudó en Brasil, por la cantidad y singular bondad de este palo de tinte que allí había.

Los Reyes pagaron sus informes a La Cosa con seis mil setecientos cincuenta maravedís, y sobre todo con una “Capitulación” por la cual se le nombraba Capitán General de una nueva flota, que había de ir a descubrir la costa e Islas de las Perlas, Golfo de Uraba y otras tierras que no fueran ni unas que había visitado últimamente el Almirante, ni tampoco en las que había estado Cabral, con cuya condición decían los Reyes que “facemos

nuestro capitán de los dichos navíos e gentes que en ellos fuesen a vos el dicho Juan de la Cosa e vos damos nuestro poder cumplido e jurisdicción cevil y criminal con todas sus yn-cidencias e dependencias, emergencias, ane-xidades e conexidades”.

Era muy marcado el interés de los Reyes en que un hombre serio como La Cosa iniciase con cierta urgencia la colonización del Golfo de Uraba; pero toda la previsión de los Católicos resultó, por desdicha, fallida; y lo que ellos no pudieron hacer todavía no se ha hecho.

En la actualidad el Golfo de Uraba pertenece a la República de Colombia, menos una parte del Oeste que es del Panamá. Después de una tentativa frustrada de establecimiento en 1508, que hizo Bastidas, se logró con gran esfuerzo constituir un poblado que se llamó Santa María de la Antigua, y que en 1526 se trasladó a Panamá y acabó por extinguirse. Hoy el territorio de Uraba no ha podido ser aún colonizado. Una Comisaría especial colombiana gobierna unas seis mil personas que viven en muy precario nivel de cultura.

Juan de la Cosa, ya en calidad de jefe, preparó su expedición llevando como segundo



a un sevillano llamado Julián de Ledesma, y tomando la ruta de Gran Canaria se abasteció allí de agua y leña, según costumbre. Prosiguió su viaje, dejando a sotavento las Islas de Guadalupe y San Juan, y llegaron a la Cartagena, recién descubierta, donde se encontraba el capitán Cristóbal Guerra. No podía el buen carácter de La Cosa tolerar las impertinencias de Guerra; y como la gente que con ambos iba tenía todas las virtudes menos la de la prudencia, no faltaron los tropicónes ni el rebrillar de espadas. Decidido La Cosa a poner fin a aquella situación y usando del derecho que le confería su título, pacificó militarmente la tierra, conquistando incluso por las armas la Isla Fuerte.

Después continuó su trabajo, realizando una incursión por el río grande del Darien, donde recogió no poca cantidad de oro. En esto andaba, cuando le llegó un correo en una lancha avisando que los navíos de Cristóbal Guerra habían sufrido un serio descalabro. Efectivamente, la nao capitana se había perdido, pereciendo ahogados la mayor parte de los que iban en ella, y la otra que quedaba, mandada por el capitán Monroy, había decidido buscar a La Cosa para que les sacase de aquel infierno verde; pero seguramente

por impericia de sus tripulantes encalló en el Golfo de Uraba, destacando aquella lancha, que por fin había conseguido encontrar a quien tanto amaban ahora, cuando se creían perdidos, los que anteriormente no habían desperdiciado ocasión de combatirle.

Ni por un momento vaciló Juan de la Cosa en prestar su ayuda a los que tan apurados venían a pedírsela, y eso que la más elemental prudencia tenía que aconsejarle que no hiciera tal, porque las condiciones en que se encontraban sus navíos no eran las más adecuadas. Con vías de agua salió La Cosa a buscar a Monroy, y en un supremo acto de buen marineró llegó hasta donde estaba, pero a cambio de tener que encallar las naves, para así por lo menos salvar las armas, comida y lo más que se pudo.

En la playa se levantó un campamento provisional valiéndose de la lona de las velas, en el que doscientos hombres empezaron a pasar penalidades sin cuento.

Varios meses tuvieron que estar los naufragos trabajando para, con los restos de las naos, construir un par de bergantines y un esquife con los que poderse evadir de aquel litoral que les había sido tan funesto. Cuando pudieron hacerlo, más de la mitad habían

muerto de los sufrimientos que pasaban: el hambre, la avitaminosis y las enfermedades tropicales equilibraban el trágico balance.

Juan de la Cosa, más animoso que ninguno, quizá por saberse el capitán y a lo que esto obligaba, dirigió la navegación de los hambrientos, tratando de salvarlos. Los pudo llevar hasta el litoral que encontraron más próximo, de donde no pudieron pasar y a donde bajaron a tierra muy contentos, creídos que ya habían acabado de sufrir. Sin embargo, no era así. La nueva tierra—Zamba—era tan inhospitalaria por lo menos como la que habían dejado. La desesperación y el hambre iban en aumento. Las muertes seguían aumentando, hasta que llegó un momento en que Juan de la Cosa sólo llegó a contar con cincuenta hombres y no del todo útiles.

Un horrible y escalofriante hecho ocurrió entonces, y si bien no puede disculparse, puede explicarse por el terrible trance en que estaban los que lo intentaron ejecutar.

Algunos de los marineros, sin conocimiento de los jefes de la expedición, se decidieron a matar un indio con la idea de asar su carne y que les sirviera de alimento. Claro que no pudieron rematar su idea, porque llegó la no-

ticia de lo que preparaban a Juan de la Cosa, quien inmediatamente, y aun conociendo a lo que se exponía al enfrentarse con unos hombres tan desesperados, llegó junto a ellos y utilizando el prestigio de su autoridad impuso la disciplina y mandó enterrar aquellos humanos despojos. Inmediatamente dió orden de que todo el mundo subiera a los bergantines, y otra vez los llevó a la aventura, desembarcando en otra tierra próxima.

Cuando los pocos que quedaban creyeron que habían conseguido su salvación, se encontraron en otra tierra desierta, y ésta además, por desdicha hostil. Procuró informarse Juan de la Cosa, como era su deber, y así vino en conocimiento de que se encontraba en una parte, para él desconocida, de la isla de Jamaica. Recorrieron entonces algunos poblados procurándose víveres, y el capitán decidió que los veinte hombres más enfermos bordeasen la costa en demanda de cristianos en el único bergantín que les quedaba, mientras que él y el capitán Ledesma, con los treinta más útiles, se disponía a esperar, con el ánimo ya un poco más confortado, el regreso del bergantín con algún auxilio que les enviaran.

Pero un grave conflicto había de surgir

nuevamente ante el camino de aquellos hombres de fuerzas y voluntad de acero. Estimulados los indios por su escaso número y lo agotados que los veían, decidieron prepararles una celada para ver de aniquilarlos. Cautamente prepararon sus fuerzas sin que los españoles llegaran a percatarse, y cuando todo lo tenían concertado invitaron a éstos a hacer su camino andando, para lo cual no faltaron indios que se ofreciesen como guías. Estaban nuestros hombres tan deseosos de llegar a algún punto donde encontrasen algo de civilización, que no tardaron en aceptar, sin que les pasara por la imaginación que iban derechos a caer en la red tan astutamente preparada.

Ya iniciada la marcha, fueron creciendo los signos de hostilidad en los indios, y la alarma hizo su aparición entre los castellanos. A los gritos de guerra sucedió el apretar los broqueles y las tizonas. Llegó un momento en que la traición de los indios era tan manifiesta, que esperar más hubiera sido temeraria imprudencia.

Juan de la Cosa sabía de sobra—no era nada difícil—lo que había que hacer; pero como buen capitán, quiso conocer el ánimo de su gente.

—¿Qué os parece, Ledesma, que debemos hacer con aquestos traidores que nos vienen encima?

—Señor—debió de contestar con su medio acento trianero el bravo capitán—, lo que conviene hacerse, si queréis que nos salvemos, es prender estos cuatro caciques y atarlos, y desotros gandules matemos los que podamos, porque de otra manera somos perdidos; y cuanto más se tarde en hacer, en más peligro nos veremos, porque esta gente es mucha y cada vez se aumenta y vienen más.

No se esperó más, y como el consejo era prudente se puso en práctica. Amarrados los caciques cuando no lo esperaban, acometieron por sorpresa los que tenían que ser sorprendidos, produciéndose entre los indios tal desorientación, que, a pesar de su importante número, fueron incapaces de organizar no ya un ataque sino su defensa. Los españoles sacando, según costumbre, las fuerzas de no se sabe dónde, mataron los “gandules” que pudieron, y continuaron su camino, a pesar del combate no exento de dificultades, pues los indios, que no estaban dispuestos a ceder su presa tan fácilmente, atacaban a flechazos por sorpresa siempre que podían, causando sensibles pérdidas a los ya reducidos exploradores.

Un día, cuando la fatiga apretaba más y el sol parecía que iba a fundir de un momento a otro el hierro templado de las espadas, vieron al bergantín que venía costeano en su busca. Pusieron, con generoso pecho, en libertad a los cuatro caciques traidores, y todos los que quedaban, maravillosos despojos de una dura pero magnífica aventura, acabaron por llegar a la nunca tan deseada isla Española.

Hasta 1506 no regresó Juan de la Cosa a España; y una vez en ella, y aun antes de tomarse un merecido descanso, hizo entrega al Tesorero real, Matienzo, de la cantidad de cuatrocientos noventa y un mil setecientos ocho maravedís, que era el importe que como quinto real le correspondía entregar al Estado.

De nuevo el hogar apacible, en el azul y blanco del Puerto de Santa María, recontando las nuevas aventuras, que ya tenían sabor de leyenda, y sobre todo el descanso, un descanso que, por suerte o desgracia de su vida, iba a durar muy poco.





## CAPITULO VIII

### LOS MARINOS DEL REY

Durante el tiempo que Juan de la Cosa pasaba grandes fatigas en las duras tierras que se acababan de incorporar a las conocidas, en Castilla ocurría una desgracia de imposible reparación. Moría la Reina Isabel, y su desaparición puso por un momento en peligro de resquebrajarse la unidad nacional. Salvó el peligro el Rey Católico con su viscoso pero eficaz aire diplomático, y la historia de España continuó el camino ascensional que acababa de emprender.

Las muchas cosas que había que hacer en todos los órdenes no permitían que los buenos súbditos, nunca suficientemente numerosos, pudieran descansar cumplidamente.

Nuestro flamante capitán no tardó en recibir su orden de embarcarse de nuevo. Esta vez iba a trabajar como agente de autoridad; claro que siempre relacionado con las cosas de las Indias.

Como nunca ha faltado gente dispuesta a quedarse con lo de los demás, sobre todo si lo de los demás merece la pena, también hubo entonces algunos que creyeron fácil salir al camino para recoger el fruto del trabajo de los otros. Se especializó, al parecer con éxito, en este honrado menester un tal Juan de Granada, vizcaíno, que presumía de pirata, y sus razones tenía para ello. El Rey Fernando también tenía las suyas para pensar cuánto de decorativo tendrían los cuerpos de los facinerosos navales pendiendo lindamente del cuello en alguna jarcia de cualquier navío real, y con esta modesta pretensión confió a La Cosa el mando de dos carabelas bien armadas para que limpiara lo mejor posible los caminos del océano.

No hizo más que salir el nuevo policía, y quedó tan limpio el mar desde Cádiz hasta el Cabo de San Vicente, que parecía que sólo su presencia había hecho enfriar el entusiasmo de los amigos de lo ajeno.

Cuatro meses de 1507 anduvo en este me-

nester, y en sólo los dos últimos—septiembre y octubre—salvó de caer en manos de los piratas los navíos de los maestros Sancho de Salazar, Antón Suárez y Juan Bermúdez; las naos reales de Diego de Grajeda y Juan de Subano y las de los maestros Francisco y Alonso Rodríguez.

Andaba en este menester Juan de la Cosa, cuando recibió la notificación de que se presentase en Burgos, donde a la sazón estaba instalada la Corte. Una vez allí, se encontró con algunos viejos amigos de su profesión, también convocados por el Rey: Juan Díaz Solís, Vicente Yáñez Pinzón y Américo Vespucci, que estaban dispuestos a celebrar una reunión encaminada a aclarar ante el Rey las dificultades que se encontraban en los asuntos de las nuevas navegaciones. Fernando, con su sagaz instinto político, iba preguntando, y los hombres prácticos del mar ponían lealmente ante sus ojos las dificultades que había y cómo, a su entender, podrían llegar a solucionarse.

De gran importancia fué todo lo tratado en aquella reunión de los cinco, y las decisiones puestas inmediatamente en práctica también lo fueron. Era evidente que había que continuar la exploración por el sur del Bra-

sil, adelantándose a los portugueses, y buscar por allí algún estrecho que facilitara el comercio con la India, la China y el Japón. Era además necesario que se poblase todo el territorio ya reconocido desde Paria hacia Poniente, y cuatro carabelas se destinaron para este fin. Juan de la Cosa había de mandar dos de ellas, Pinzón y Solís las otras dos, mientras que Vespucci tenía que encargarse de los aprestos, ya que, al parecer, era más útil usar de sus conocimientos como intendente que como marino.

Vicente Yáñez Pinzón y Juan Díaz Solís partieron en seguida de Sevilla al mando de sus naves respectivas, en cumplimiento de los deseos del Rey, y Juan de la Cosa no tardó en seguirlos, pues su pequeño retraso fué más que nada debido al trabajo que tenía como Piloto Mayor de la Casa de la Contratación, que en aquel momento estaba delineando el padrón o carta general náutica con los últimos conocimientos.

De este sexto viaje de La Cosa tenemos pocas e incompletas noticias. Sabemos que partió de Sevilla con las carabelas *Huelva* y *Pinta*, pilotadas por Martín de los Reyes y Juan Correa, y que el viaje no fué muy largo, pues antes del 17 de marzo de 1508 ya se

encontraba de vuelta en la Península. Sin embargo, de este viaje obtuvo algunos frutos más que de los precedentes, pues, aparte de lo que le correspondiese de los beneficios—que sí los hubo—, el Rey le hizo la merced de cien mil maravedís en concepto de ayuda de costas.

Quizá porque él mismo lo solicitara o porque fuese un premio concedido y olvidado, un buen día recibieron él y Vespucci la agradable sorpresa de un recado real concebido en estos términos: “El Rey, Ochoa de Holanda, Yo vos mando que de los seis mil ducados de oro que recibisteis por mi mandado de Amérigo Vespuche e Juan de la Cosa que trujeron de lo de las Indias—se refería, seguramente, al viaje hecho con Ojeda—deis al dicho Amérigo Vespuche seis mil maravedís, e al dicho Juan de la Cosa seis mil maravedís, que son todos doce mil maravedís, de que yo les hago merced para ayuda de sus costas... Fecha en Burgos a catorce días de marzo de quinientos e ocho años. Yo el Rey. Por mandado de S. A., Lope Conchillos”.

No anduvieron ciertamente reacios los interesados en visitar al señor de Holanda para que les contase los dineros, ya que a los cuatro días de firmar el Rey la cédula man-

dándosele dar signaban ellos el recibí al dorso del mismo documento. Américo, más literato que su colega, se apresuró a coger el cálamo de manos del escribano real para escribir con toda la prosopopeya de su espíritu, complicando lo más que puede el sencillo recibo: “Conocemos nos Américo Vespucci e Juan de la Cosa, que recebimos de vos Ochoa de Holanda los doce mil maravedís destotra parte contenidos, conviene a saber: cada uno los seis mil, e por que es verdad firmamos aquí a las espaldas nuestros nombres, hoy sábado dieciocho de marzo de mil quinientos ocho años”. Y siguen las firmas de los dos consocios de esta buena aventura.

Las muestras de aprecio real no escasean en este período de la vida de La Cosa. La Reina Doña Juana—loca de amor por culpa del hermoso jayán austríaco—le confirma el 17 de junio el título de Alguacil Mayor de Uraba, que le había conferido su “señora madre que haya santa gloria”, para que en dicho oficio mejor le sea guardado. La antefirma de este documento es un claro espejo de la política que empleada Fernando: “Yo Lope Ccnchillos, Secretario de la Reina nuestra Señora, la fice escribir por mandado del Rey su padre”.

Algunas mercedes más solicitó y obtuvo el Alguacil Mayor, que habiendo decidido instalarse definitivamente en Tierra Firme, se preocupaba del traslado de su casa. Le autorizaron a llevar dos esclavos y le dieron una carta para el Virrey Don Diego Colón, en la que se le ordenaba a éste que facilitara al nuevo vecino, en régimen de encomienda, un cacique con sus indios. Culminadas estas gestiones, embarcó por última vez Juan de la Cosa en las costas de España, en 1509, con intención de no volver por mucho tiempo. En una nao y dos bergantines iban los doscientos hombres que había escogido para poblar Uraba y con ellos algunas mujeres, incluso la propia de La Cosa, que tenían la misión de llevar a América el sentido entrañable de la familia española.

Juan de la Cosa llevaba a su viejo amigo Ojeda una cédula real nombrándole Gobernador de Uraba por cuatro años. En ella se especificaba que sería Gobernador "con tanto el dicho Alonso de Hojeda haya de llevar y lleve por su lugarteniente de capitán a Juan de la Cosa, sea nuestro capitán en su nombre, e donde estoviere sea teniente, estando todavía debajo de su obediencia". Los límites de la gobernación ya era cuestión más peli-

aguda de ajustar, porque simultáneamente que a Ojeda se le hacía Gobernador de Nueva Andalucía, a Nicuesa se le hacía de la Castilla del Oro. En realidad, parece ser que se fiaba en los conocimientos geográficos de La Cosa para fijar estos límites, que con el tiempo llegaron a ser casi los actuales entre Colombia y Panamá.

Llegó por fin a Santo Domingo la expedición, donde la esperaba Ojeda con el interés que puede suponerse, y en cuanto pudieron se preocuparon de ultimar todos los detalles necesarios para establecerse en el lugar que debían fundar. Ojeda tenía preparada otra nao que le facilitó el bachiller Martín Fernández de Enciso y unos cien hombres ya entrenados en lo que la colonización era por allí, entre los cuales había alguno que más tarde llegó a ser famoso, como Francisco Pizarro.

En Santo Domingo también estaba Nicuesa con sus respetables intereses y la inquietud, común a los dos bandos, de cuál serían los términos de los estados que correspondían a cada uno. Juan de la Cosa, como hemos dicho, dió la solución proponiendo algo tan razonable que ambos lo tuvieron que aceptar sin excusa. Los límites entre Castilla del Oro y Nueva Andalucía se fijaron al Este y al



Oeste del río grande del Darien. Es decir, Ojeda sería Gobernador de las tierras comprendidas entre el Cabo de la Vela y la mitad del Golfo de Uraba, y Nicuesa desde aquel límite hasta el Cabo de Gracia de Dios.

Salió la poderosa flota de Ojeda—dos navíos, dos bergantines y trescientos hombres—desde el puerto de Santo Domingo hacia Nueva Andalucía el día 10 ó el 12 de noviembre de 1509, y en cinco días llegaron a Cartagena, donde encontraron sublevados a los habitantes por causas que ignoraban. Como el privilegio que tenían para poblar determinaba concretamente aquellos territorios, allí desembarcaron a pesar de la hostilidad de los naturales, confiando que no les sería difícil el llegar a reducirlos. La Cosa aconsejó a su Gobernador que se poblase primeramente Uraba, pues allí los indios se mostraban más pacíficos, y puesto que había de hacerse también, lo mismo daba empezar por un lado que por otro. No le atendió Ojeda, que parecía preferir las cosas difíciles, y decidió entrenar su poder de la forma más violenta posible, ordenando lo que le dictaba su sangre mejor que lo que prudentemente le decía su Alguacil Mayor.

Una vez efectuado el desembarco, dió or-

den Ojeda de que se atacara el pueblo de Calamar, donde los indios ofrecieron seria resistencia, sobre todo gracias a la eficacia de sus flechazos, que por hacerlos con saetas envenenadas causaron la muerte de algunos españoles. Estos se batieron bien y acabaron tomando el pueblo, brillando en el combate a gran altura el valor personal de La Cosa, que tal vez porque había aconsejado que no se tomase aquella medida, no quería ahora quedarse atrás en obedecer a quien mandaba.

El éxito de Calamar animó a Ojeda, quien decidió entonces perseguir a los indios hasta Zubarco, donde se habían refugiado los supervivientes, a unos quince kilómetros hacia el interior. Pero la persecución se hizo en desorden, envalentonados los castellanos que se dispersaron demasiado, lo que facilitó a los indios el preparar una emboscada, con tan buen resultado, que a última hora sólo pudieron salvarse los castellanos derrochando inauditamente valor y sangre fría.

Muchos españoles quedaron sobre el campo, y los que se salvaron lo fueron más que por otra cosa por la ligereza de sus pies. Incluso Ojeda, tan buen corredor, tuvo que usar de sus facultades, fiándose de sí más que de

nadie para enviar aviso a los navíos de la situación en que estaban. Agotado por el esfuerzo, se desmayó en unos manglares, y allí le recogieron más tarde sus hombres, sosteniendo aún en una mano la espada y en la otra la rodela con más de trescientos impactos de flechas.

Juan de la Cosa se resistió como un león del ataque enemigo. Consiguió agrupar a ocho de los castellanos y con ellos se hizo fuerte detrás de una empalizada, aunque por el gran número y la ferocidad de los atacantes la resistencia no llevaba traza de durar mucho tiempo. Efectivamente, así fué por desdicha. Las flechas de los indios hacían blancos eficaces, hasta tal punto, que en breve espacio de tiempo La Cosa quedó solo con otro español defendiéndose denodadamente. Entonces ordenó a su único soldado que procurase huir para informar a Ojeda de lo que había pasado, mientras él, apretando con más fuerza su espada, se disponía a defenderse, aun a pesar de sus muchas heridas, que ya sentía cómo le reseocaban la boca y se la llenaba de amargor el veneno de las flechas.

Murió como un héroe legendario, en la tierra virgen que él había visto de los prime-

ros con sus ojos de europeo, rodeado de los cadáveres de cien amigos que habían querido seguir su fortuna y empuñando un seguro acero español.

Unos días después Ojeda y Nicuesa, unidos en la búsqueda de su cuerpo y en la lección a los indios, que había de ser su venganza, lo encontraron en el poblado de Zubarco, donde había sido reatado a un árbol y asaetado nuevamente. Su cadáver, horrorosamente deformado por el efecto de la ponzoña de las flechas, aparecía totalmente erizado por las varas de éstas.

Los Gobernadores de Nueva Andalucía y de Castilla del Oro hicieron al Alguacil Mayor de Uraba unas buenas exequias castellanas. Sus cuatrocientos hombres cayeron sobre Zubarco, reduciéndolo literalmente a pavesas, y entre otras novedades los indios continentales vieron allí por primera vez a los caballos, por lo cual no es de extrañar que a partir de entonces les tuvieran tan venerable respeto. Nadie nos lo dice, pero no hace falta; los cristianos, después de la victoria, enterraron el cuerpo de Juan de la Cosa, y ante su fresca tumba se abrazaron los capitanes que habían sido rivales, y que por aquel sacrificio

—no estéril, porque la sangre española en América no fué estéril nunca—de tan buen compañero estrecharon para siempre firmemente su amistad.



## CAPITULO IX

### JUSTICIA CASTELLANA

La heroica muerte de Juan de la Cosa, que ocurrió el día 28 de abril de 1510, causó enorme impresión en España y Portugal, donde era muy conocido y estimado. Se le hicieron solemnes funerales y “se le prodigaron elogios que se recogieron y nos han transmitido varios historiadores”. La Corte se unió al dolor popular por la pérdida de tan leal servidor, que aun podía haber prestado innumerables servicios a su Patria. El Rey Fernando, interpretando el deseo de muchos, hizo justicia ordenando que a la viuda de Juan de la Cosa se le respetase la encomienda de indios y además se le abonase el sueldo de cua-

renta mil quinientos maravedís anuales, que cobraba en vida el cartógrafo-capitán.

Una de las atenciones del Rey tiene un bello sabor familiar, que demuestra lo ligado que estaba aquel Estado español naciente con las necesidades de todos y cada uno de sus súbditos. En cédula expedida en 2 de abril de 1511 se ordena al Tesorero de la Casa de la Contratación de Indias que entregue a la viuda de Juan de la Cosa la cantidad de cuarenta y cinco mil maravedís para ayuda del casamiento de una hija suya, cuando ésta lo tuviere concertado o asentado. Firma el documento el Rey y lo refrenda Conchillos, igual que si se tratase del diploma más trascendental.

---

Esta fué, lector, la vida y la muerte de uno de los primeros Pilotos Mayores de la Casa de la Contratación de Sevilla; otros tuvieron muerte igual de honrosa, como Díaz de Solís, que fué devorado por los indios del Río de la Plata; y algunos no, como Américo Vespucci, que murió en Sevilla de viejo.

Ahora, como es lógico, querrás saber qué pasó con la obra fundamental de Juan de la



Cosa, su famosa Carta mundial. Pues verás: Sus vicisitudes a través de los cuatro siglos y medio que ya tiene son muy diversas; pero voy a contártelas en pocas líneas.

Recordarás que la dejamos cuidadosamente encerrada en la famosa arca de doble candado de la Casa de la Contratación. Pues es el caso que de allí debió de pasar al famoso Archivo de Indias, establecido en la misma ciudad, cuando la vieja Casa entregó a éste todos sus papeles, planos, cartas y documentos, que hoy constituyen nada menos que 58.000 legajos.

También existe la posibilidad de que el famoso mapa no estuviera nunca en el Archivo de Indias, pues el navegante Pedro Martín refiere haber visto una hermosa Carta de Juan de la Cosa en el gabinete en que le recibió el Obispo de Burgos, D. Juan Fonseca. Claro que esta Carta podía ser o no el Mapamundi, pero induce a pensarlo la personalidad del Prelado y el enorme interés que demostró en numerosas ocasiones por las cosas americanas.

Como quiera que fuese, la realidad es que la Carta estuvo poco tiempo en los archivos oficiales; y no sabemos cuándo, pero algo induce a pensar que fué durante la francesada

de 1808 cuando salió de España, ya que apareció en París algunos años después.

Y allí un viejo erudito, el Barón de Welckenaer, encargado de Negocios de Holanda, la encontró en una tienda de libros viejos y la compró para enriquecer su colección ya tamosa de planos y mapas históricos. Welckenaer prestó el gran servicio de dar a conocer la Carta al mundo erudito, presentándola con entusiasta elogio y accediendo gustoso a que se sacaran de ella tantas reproducciones como desearon los hombres de ciencia.

El famoso historiador de la Geografía, Barón de Humboldt, la describió minuciosamente en el tomo V de su *Historia de la Geografía del nuevo continente*, reproduciéndola además en facsímil, percatado de su enorme importancia. Y como él, otros entendidos: Jonard, Santarén, Chartón, Denis, Ternaus, Roquette, etc., también la citaron con entusiasmo en sus obras sobre Geografía.

En el año 1853, cuando murió el Barón de Welckenaer, empezaron a circular por el mundillo de los eruditos noticias de subastas, y al anunciarse que el remate daría comienzo el 12 de abril, a todos agradó que la primera pieza que se describía en el catálogo, que las

contenía curiosas y muy importantes, fuera la "Carta de Juan de la Cosa".

Un buen español, el señor don Ramón de la Sagra, conocedor consciente del mapa y de lo que éste representaba en la historia de la cultura patria, comunicó en seguida el anuncio de venta a varias personalidades de aquí y dirigió al ministro de Marina una Memoria en la que indicaba lo conveniente que sería que tal tesoro fuese adquirido por el Estado español. Dándose perfecta cuenta de la importancia del asunto, el Ministerio de Marina comunicó al de Estado que procurase por todos los medios que la Legación de España en París adquiriese la Carta, con destino al Depósito de Hidrografía de Madrid.

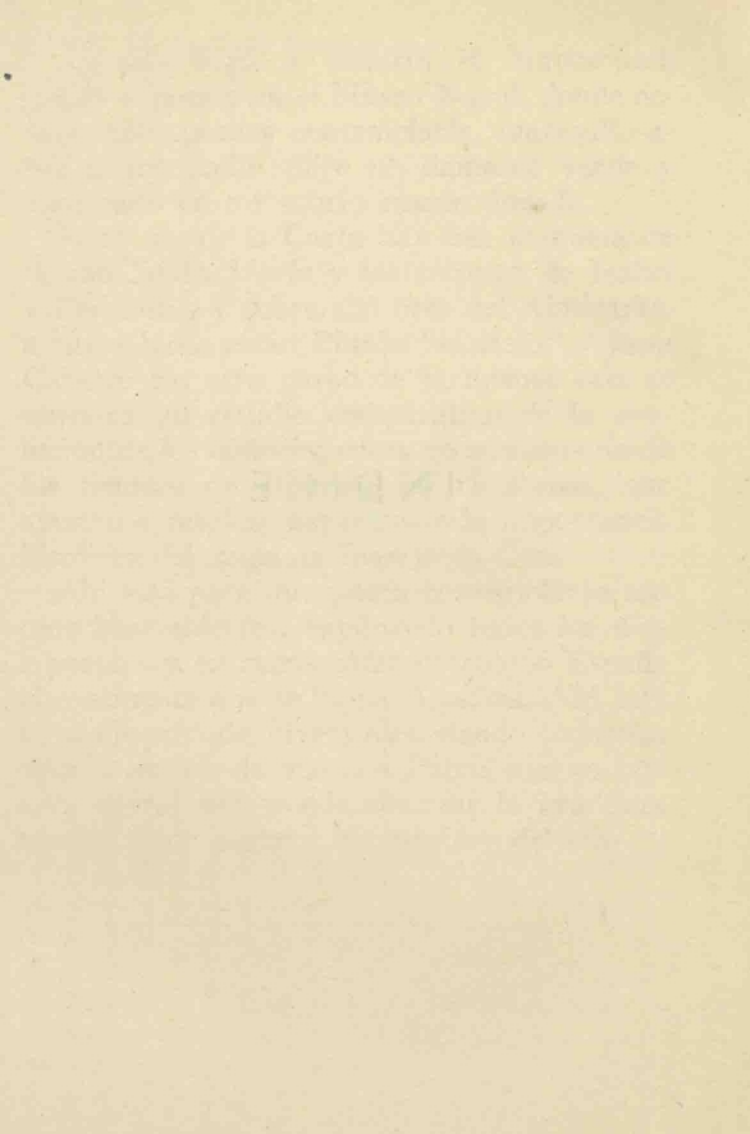
Se comisionó al propio señor La Sagra para asistir a la subasta, quien después de pujar con un representante de la Biblioteca Imperial de París y varios particulares ingleses y rusos, la adquirió, en nombre del Gobierno de España, por la suma de cuatro mil trescientos veintiún francos. Cifra considerablemente baja dado el interés que se había despertado, pero a cuyo éxito contribuyó, sin duda, la noticia de que España estaba dispuesta a adquirir la Carta por cualquier precio.

Cuando llegó a Madrid el Mapamundi quedó expuesto en el Museo Naval, donde actualmente puedes contemplarlo, maravillosamente instalado sobre un damasco verde y encerrado en un sobrio marco dorado.

Enfrente de la Carta hay una maqueta de la nao *Santa 'María* y los retratos de Isabel y Fernando, y sobre ella otro del Almirante, a cuyos lados están Pinzón "el viejo" y Juan Caboto. En otra pared de la misma sala se muestra un estudio comparativo de la evolución de los conocimientos geográficos desde los tiempos de Homero, en 18 mapas, que ayudan a resaltar eficazmente la importancia histórica del mapa de Juan de la Cosa.

Ahí está para que pueda contemplarse con ojos bien abiertos, explicando todos los días a propios y extraños cómo descubrió España el continente que se llama América. Ahí está para ejemplo de juventudes, dando todos los días la lección de que una Patria que es casi toda litoral sólo puede alcanzar la grandeza cuando tiene seguros los caminos del mar.

# INDICE



	<u>Págs.</u>
PRÓLOGO .....	5
CAPÍTULO I.—Antecedentes .....	9
— II.—En tierra del Condado y en la Mar Océana .....	23
— III.—Otra vez con el Almirante .....	41
— IV.—El caso de Américo Vespucci .....	53
— V.—Una carta de marear .....	67
— VI.—El mejor piloto .. ..	79
— VII.—Informador reservado y Capitán Ge- neral .....	91
— VIII.—Los marinos del Rey .....	103
— IX.—Justicia castellana .....	117

# BREVIARIOS DE LA VIDA ESPAÑOLA

## VOLUMENES PUBLICADOS

*Velázquez* (Vivificador de imágenes), por F. C. Sainz de Robles.

*Víctor Pradera*, por Maximiano García Venero.

*Rius y Taulet*, por Maximiano García Venero.

*Cristóbal Colón*, por Manuel Ballesteros Gaibrois.

*Núñez de Arce*, por Julio Romano.

*Antonio Maura*, por Luciano de Taxonera.

*Santa Teresa de Jesús*, por Juan Domínguez Berrueta.

*Doctor Ferrán*, por José Álvarez Sierra.

*Ginés de Sepúlveda*, por Juan Beneyto.

*Vida heroica de D. Miguel de Cervantes*, por Ramón de Garcíasol.

*Magallanes*. por "Framis".

*Santo Toribio de Mogrovejo*, por Cristóbal de Castro.

*Villaamil*, por Francisco Camba.

*Pereda*, por Ricardo Gullón.

*Junípero Serra*, por Gaspar Sabater.

*Gutierre de Cárdenas*, por el Duque de Maqueda.

*Marqués de Santa Cruz de Marcenado*, por Manuel Sánchez del Arco.

*Condesa de Bureta*, por Marichu de la Mora.

*Perfil de los hermanos Álvarez Quintero*, por José Losada de la Torre.

*Don Jaime el Conquistador*, por Martín Domínguez.

*Alberoni*, por Luciano de Taxonera.

*Doctor Cortezo*, por José Álvarez Sierra.

*San Gonzalo*, por Alvaro Labrada.

*Cisneros*, por Juan Domínguez Berrueta.

*La Estrella de Madrid. La beata Mariana de Jesús*, por Federico Carlos Sainz de Robles.

*Doña Juana de Aragón*, por Vicente Genovés.

*El príncipe Saturio*, por José Sanz y Díaz.

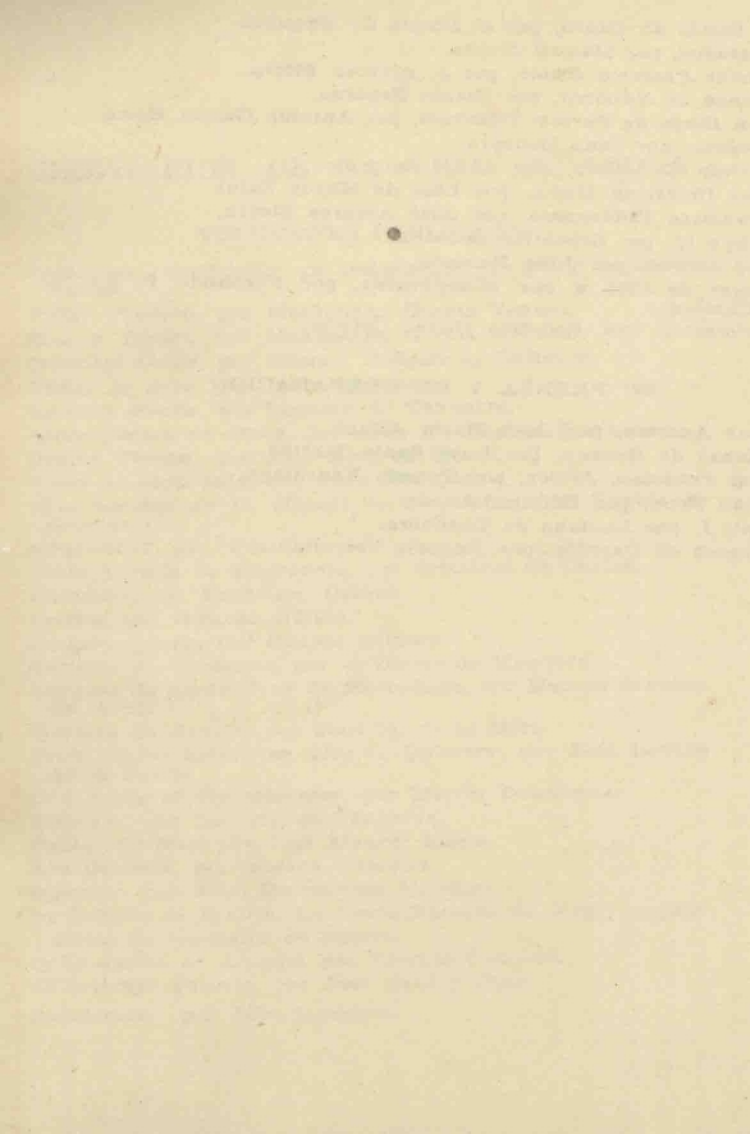
*Campoamor*, por Julio Romano.



*El Conde de Cabra*, por el Duque de Maqueda.  
*Castaños*, por Manuel Mozas.  
*Doctor Federico Rubio*, por J. Alvarez Sierra.  
*Blanca de Navarra*, por Eladio Esparza.  
*Don Diego de Torres Villarroel*, por Antonio García Boiza.  
*Trajano*, por Juan Beneyto.  
*Fernán Caballero*, por Julio Romano.  
*José Celestino Mutis*, por Luis de Hoyos Sáinz.  
*Francisco Villaespesa*, por José Alvarez Sierra.  
*Felipe II*, por Sebastián Souviro.  
*Espronceda*, por Julio Romano.  
*Roger de Flor y sus almogávares*, por Fernando P. de  
Cambra.  
*Letamendi*, por Federico Oliver Cobeña.

#### EN PRENSA Y EN PREPARACION

*José Antonio*, por José María Alfaro.  
*Alonso de Monroy*, por Luys Santa Marina.  
*San Francisco Javier*, por Fermín Yzurdiaga.  
*Juan Prim*, por Eduardo Aunós.  
*Luis I*, por Luciano de Taxonera.  
*Blanca de Castilla*, por Eugenia Serrano.







EDITORA  
NACIONAL

Precio: 10 ptas.