





Registro Nº 34693

BIBLIOTECA
SEDE IBEROAMERICANA
UNIA

HISTORIA

DE

LA MARINA REAL ESPAÑOLA.

un
i Universidad
Internacional
de Andalucía
A

HISTORIA

DE LA

MARINA REAL

ESPAÑOLA



Urrabieta inv^o y lit^o

Lit de J.J. Martinez. Madrid.

Señor :

No es la alta posicion de V. M., sino el ilustrado criterio y mas aun el noble patriotismo que á V. M. distinguen, lo que hemos tenido en cuenta al elevar á las Reales manos de tan escelsa persona un patriótico pensamiento, que necesita para su mas rápido desarrollo y su mas completa realizacion la sombra protectora de un personage ilustre. Cuando un rey está, como V. M., dotado de una inteligencia elevada, y funda su mayor gloria en la mayor gloria del Estado, su mision tiene algo de providencial para las letras, y la historia de estas es un episodio de su propia historia. La impresion benéfica de la mano de los príncipes se nota siempre en todas las grandes épocas literarias.

La historia de la MARINA REAL ESPAÑOLA es un monumento de gloria nacional que nosotros solos nos atreveríamos á levantar, si bastasen al efecto sentimientos patrióticos y una voluntad decidida. Pero como desgraciadamente no bastan, hemos buscado quien nos ayudase en tan árdua empresa; hemos recorrido con la imaginacion el alto círculo de la sociedad española, fijándonos principalmente en los personajes, á quienes por sus hechos hará tomar la historia una actitud característica, para pedirles que pusiesen en el monumento alguna piedra; pero apenas recordamos la poderosa proteccion que dispensa V. M. á todo lo que es realmente grande y glorioso, calculamos que solo á la sombra de V. M. nuestro proyecto podria llevarse á cabo felizmente.

No nos engañaron, no podian engañarnos nuestros cálculos, estando fundados, como hemos dicho, en el ilustrado criterio y noble patriotismo que á V. M. distinguen. V. M. se dignó permitirnos que nos acercásemos á su Real persona y tuvimos la honra de vernos alentados en nuestro propósito por los propios lábios de V. M., cuyo augusto nombre consignamos al frente de esta obra, como homenaje tributado á su sabiduría y sencilla muestra de gratitud á la proteccion que nos dispensa.

Satisfechos con tan elevada honra, parécenos justamente que no lo estará menos el ilustre cuerpo cuya historia publicamos, al contemplar el relato de sus heroicos hechos presidido por el augusto nombre de V. M.

Madrid 11 de octubre de 1849.

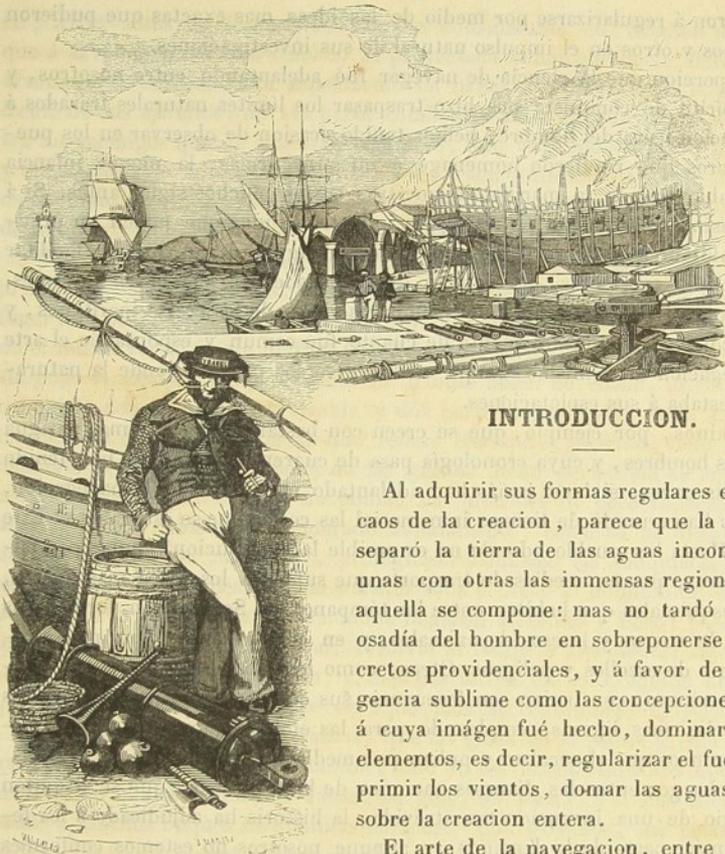
SEÑOR :

A. L. R. P. de V. M.

Los Editores.

Domingo Carlos de Vila.

Juan Manini.



INTRODUCCION.

Al adquirir sus formas regulares el inmenso caos de la creacion, parece que la naturaleza separó la tierra de las aguas comunicando unas con otras las inmensas regiones de que aquella se compone: mas no tardó mucho la osadía del hombre en sobreponerse á los decretos providenciales, y á favor de su inteligencia sublime como las concepciones de Dios, á cuya imágen fué hecho, dominar todos los elementos, es decir, regularizar el fuego, comprimir los vientos, domar las aguas y reinar sobre la creacion entera.

El arte de la navegacion, entre otras, fué naturalmente una de las primeras concepciones del hombre, y esto se concibe contemplando el mágico efecto que produciría á su vista un tronco de un árbol arrebataado por la tempestad, flotando tranquilo sobre las ya pacíficas ondas del ancho piélagos.

Es muy difícil conceder absolutamente el derecho de invencion en el rigor de la palabra, á cualquiera de los pueblos que habitaron en la antigüedad las márgenes de un rio caudaloso, ó las riberas del mar; porque la razon natural y los precederes regulares de la inteligencia del hombre, han sido iguales en todas las regiones donde la Providencia ha ejercido su divino influjo. Para convencernos de esta verdad basta echar una rápida ojeada sobre los diversos pueblos marítimos de la antigüedad, y aunque faltos de comunicacion entre sí, los veremos á todos en posesion de informes y distintas naves, que despues de encontrarse en los trámites de su rudo comercio ó de sus atrevidas invasio-

nes, llegaron á regularizarse por medio de las ideas mas exactas que pudieron formar unos y otros en el impulso natural de sus investigaciones.

A proporcion que la ciencia de navegar fué adelantando entre nosotros, y que el espíritu de conquista nos hizo traspasar los límites naturales trazados á la constitucion fisica del hombre, hemos tenido ocasion de observar en los pueblos bárbaros que rindieron homenaje á nuestras armas, la misma infancia porque habia pasado la marina de nuestras costas muchos siglos antes. Si á esta exactísima observacion se agrega la industriosa idea que ponen en práctica los habitantes de tierra firme que poseen las aguas de un rio para facilitar el transporte de sus frutos, no dejarán de sorprendernos sus balsas informes, que en nada se parecen á las demás embarcaciones de las costas marítimas, y que nos convencen suficientemente de cuanto fué comun y espontáneo el arte de la navegacion á un mismo tiempo en los diversos parages donde la naturaleza se prestaba á sus esplotaciones.

Los chinos, por ejemplo, que se creen con bastante razon la mas antigua raza de los hombres, y cuya cronología pasa de cuarenta mil años, han tenido siempre sus naves, si bien jamás han adelantado en el arte de la navegacion, sus *juncos* han cruzado de tiempo inmemorial las costas que se extienden al Este del Asia. Hasta los pueblos donde no es posible la construccion regular por falta de maderas, poseen medios de transporte que suplen á los vasos mas ligeros, y así los esquimales que habitan entre los témpanos del Septentrion forman sus *piraguas* de cueros y huesos de animales, y en ellas se lanzan á un mar proceloso, lleno de escollos y peligros. Otros, como los antiguos salvages del continente americano, construian con frecuencia sus *canoas* de cortezas de árboles para hacerlas mas ligeras, empleando para las embarcaciones mayores, corpulentos troncos que ahuecaban y pulian por medio del fuego.

Sin embargo; entre las diversas naciones de la antigüedad que se disputan el privilegio de una invencion tan atrevida, la historia ha adjudicado á los fenicios la mejor parte de la demanda, y aunque nosotros no estemos conformes con los autores que nos han precedido en tan aventurada hipótesis, concedemos á aquellos la gloria de haber dado los primeros á las naves una perfeccion capaz de hacerlas seguras y regulares, así para el comercio en que se distinguieron, como para la guerra. Ellos fueron los que partiendo de las playas estériles que habitaban, allí donde brillaron por su comercio las magnificas ciudades de Tiro y de Sidon, condujeron las escuadras de Salomon por el mar Rojo hasta Ofir, llamada hoy península de Malaca, y por el Mediterráneo hasta Tarsis, que algunos creen estuvo asentada sobre las márgenes donde el Guadalquivir llega á confundirse con el Océano.

Pero no datan de esta época los portentosos argumentos que abrumaron las costas del Asia, puesto que el reinado de Salomon no cuenta mas antigüedad que la de siete siglos escasos antes de Jesucristo. La célebre Semiramis, reina de Babilonia, cuya época se remonta al año 1582 de la creacion, es de-

cir, 2152 antes de Jesucristo, fué tan considerable en fuerzas marítimas, que á favor de sus naves resolvió la proyectada conquista de la India, dando al mundo el sorprendente espectáculo de haber pasado el Indo la primera al frente de sus ejércitos, no sin haber combatido antes con tan buena suerte contra los enemigos que le disputaban el paso, que les tomó 100,000 prisioneros y el considerable número de 1,000 bajeles. Semejante hazaña, que coronó las de la inmortal Semíramis, solo se atrevieron á imitarla en los famosos tiempos de la antigüedad el invencible Dária y el célebre Alejandro.

También Sesostris, el mas celebrado rey de Egipto, presentó en el mar Rojo una armada de 406 velas, con la cual se apoderó de todos sus puertos. Tuvo lugar esta brillante y rápida expedición quince siglos antes de Jesucristo, cuando el mismo rey al frente de 600,000 infantes, 24,000 caballos y 7,000 carros subyugó la Etiopía, imponiéndola un tributo anual de ébano, marfil y oro; y conquistó completamente la Arabia y una parte considerable de la Libia. Por los detalles de esta expedición que refiere Herodoto, podemos venir en conocimiento de la potencia naval y de los grados de su perfección en aquellos remotos tiempos. Con efecto; no podían ser informes ni poco capaces aquellas 400 naves que habiéndose apoderado rápidamente, como se ha dicho, de todos los puertos del mar Rojo, protegieron asimismo las conquistas sucesivas de Sesostris, el cual después de someter toda el Asia al dominio de sus armas, penetró en la India, mas allá de donde llegaron Hércules y Baco; pasó el Ganges y llegó hasta el mar Oriental; revolvió al Norte y Occidente; sujetó la Escitia, la Armenia y la Capadocia, y dejó por último en la Colquide una colonia que por muchos siglos conservó en aquel país las costumbres egipcias.

La expedición de los argonautas, que las galas de la poesía griega han llegado á hacer inverosímil, es tambien uno de los acontecimientos notables del arte, tanto que el nombre de Jason, su gefe, ha pasado á la posteridad bautizando á muchos buques de distintas naciones. Los troyanos, los pelasgos, los rodios, los frigios y tantos otros pueblos de la antigüedad que la mano del tiempo ha arrebatado de la superficie del globo, han ostentado á la vez sus numerosas armadas impulsando su aumento con leyes protectoras, entre las que se hace notar por su bondad las de los rodios sacadas del libro de derecho de Docimio.

¿Y cuál sorpresa no debe causarnos el gigante espectáculo que ofrece á nuestra consideración la famosísima escuadra de Jerjes, cuando combatió con infeliz suceso sobre las aguas de Salamina? Compuesta de 1200 naves de guerra y 30,000 que podremos llamar de transporte, contenia cada una de las primeras 250 soldados sobre su ordinaria tripulación, y 80 las segundas: de suerte que con tan precioso dato que convienen con Herodoto, Plutarco, Isócrates y Justino, no podemos limitar nuestro juicio acerca de aquellas naves, considerando sus dimensiones tan escasas como suponen algunos autores, siquiera no ocupase cada soldado mas que el lugar necesario para la pelea, cuyo cálculo no dejaría de ser mas que razonable, absurdo.

Tambien en la batalla naval de Accio, donde Octavio y Marco Antonio se disputaron el imperio de Oriente por los años 35 antes de Jesucristo, la escuadra del segundo, que en su mayor parte pertenecia á la famosa Cleopatra, se componia de 500 velas y tripulaba mas de 400,000 infantes y 12,000 caballos.

En vista de las consideraciones anteriores, y no olvidando la primacia que reclaman los fenicios, ya que no en el invento al menos en la perfectibilidad de la navegacion en las costas del antiguo continente, justo será tomar para nosotros la gloria que nos corresponde en el arte náutica, puesto que siendo aquellos los fundadores de Gades, hoy Cádiz, y considerándose aquella colonia asentada en la peninsula Ibérica el emporio del comercio que entonces se hacia, á los españoles están enlazados los adelantos de la navegacion cuando de nuestras plazas se la daba el impulso mas celebrado.

Volviendo, pues, á las fuentes originarias de la marina española, debemos consignar aquí que el establecimiento de los fenicios en las costas de la Bética debió verificarse en el siglo VII que se cuenta de la creacion, segun el testo de autores respetables. Hay quien supone, entre otros el P. Mariana, que los de Zacinto, pueblo de la Grecia europea, fundaron á Sagunto doscientos años antes de la guerra de Troya, pero semejante suposicion, que los griegos no celebraron en sus escritos, ni consta absolutamente en ningun documento de la antigüedad, no puede ser mas que una invencion fabulosa, cuyo objeto tendria á desvirtuar el verdadero mérito de los fundadores de Cádiz.

En la firme creencia de que estos y no otros comenzaron á dar á la marina de nuestras costas todo el impulso que recibió hasta la decadencia del imperio romano, se comprende muy bien cómo sucedió que las naves españolas conducian en sus primeros tiempos á la célebre Tiro, sus mercancías de cobre y no pequeño número de esclavos.

No es esto decir que desde un principio los fenicios hubieran perfeccionado sus naves en tanto grado como el tiempo y la esperiencia les indicaron en adelante. En su infancia lo mismo que las demás naciones hicieron ensayos groseros cuyos resultados ofrecieron ancho campo á su imaginacion creadora, y no tardaron mucho en comprender la necesidad de buscar otros agentes mas eficaces que las largas varas con punta de hierro de que se servian para calar la profundidad del mar, y dar conocida direccion á sus naves sin apartarse de las costas (1).

De aquí provino la invencion de los remos, despues de conocer la suficiente fuerza que tenia el agua para encontrar en sus olas el punto de apoyo que antes no se hallaba mas que en el fondo, y el empuje de los vientos no tardó mucho en dar á conocer á aquellos célebres marinos el partido que podian sacar de ellos siempre que llegaran á lograr la neutralizacion de su rápida carrera, oponiéndole obstáculos que comunicaran á las naves una parte de su impulso.

De aquí la invencion de las velas, que se construyeron al principio de dis-

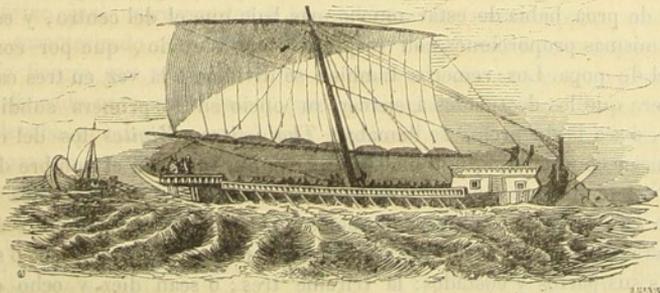
(1) Asi explica el gramático Festus el procedimiento de las naves en su infancia, dando al mencionado instrumento el nombre de *conto navigare*.

tintas formas y materias, conforme á la longitud del vaso para que habian de servir, y aun á los mares en que debian emplearse. Desde las columnas de Hércules, por ejemplo, siguiendo las aguas del Mediterráneo, hasta las costas del Asia, servian las velas de lienzo ó lona con escasa diferencia de las mismas telas que hoy se emplean; pero en el grande Océano las pieles se preferian á aquéllas materias, suponiéndolas mas á propósito para resistir al doble vigor de los elementos combinados. En uno y otro caso la mano del hombre ostentaba los adelantos de su ingenio ó del pueblo á que pertenecía, dando á las velas un carácter menos monótono del que tendrían si en sus caras vestidas de colores no hubieran inscrito una porcion de geroglíficos, ya con alegorias de su origen, ó bien consignando las glorias de su religion ó de sus expediciones y triunfos. Se cree con bastante fundamento, que los colores nacionales de cada pais tuvieron origen en aquellos que en la antigüedad se daban á las velas de las naves.

Los fenicios adelantando siempre en el arte de la construccion, esplotaban con sus cambios comerciales todos los demás paises que consideraban útiles á su objeto. Los cedros del Libano fueron por mucho tiempo los que facilitaron maderas abundantes á sus embarcaciones, así como en el Egipto se proveían de velámen y jarcias.

No entra en nuestro propósito dar minuciosos detalles acerca de todas y cada una de las partes que servian para la completa construccion de una nave en las edades á que nos estamos refiriendo; pero no dejaremos por eso de ofrecer ideas generales que faciliten la comprension de tan importante objeto.

En tiempo de Sesostris ya habian adquirido las naves una perfeccion admirable con respecto á la facilidad de su movimiento. Sobre un obelisco de Tebas fué esculpido uno de los mas célebres combates que dieron las escuadras de aquel poderoso rey en las costas del mar Rojo, y de allí está copiado el diseño que ofrecemos á la contemplacion de nuestros lectores.



Jason, el celebrado gefe de los argonautas, fué el que inventó la *nave longa*, que puede considerarse igual á la anterior, si hemos de dar fé á las noticias que la antigüedad nos ha dejado. Es verdad que en un principio ni los castillos que se advierten en la popa y en la proa, ni los tablones que se elevan por ambos costados sobrepuestos al apoyo de los remos, fueron absolutos adherentes de la construccion inventada; pero la necesidad de reservar un tanto en los combates el cuerpo de los remeros, y de facilitar á los combatientes algunas ventajas sobre sus enemigos, aconsejaron ambos medios de defensa, que bien pronto se generalizaron, con particularidad en las naves de los fenicios y de los egiptios. No tardó mucho Thaso de Jonia en cubrir los bancos de los remeros, inventando un segundo piso en las naves, y hé aquí explicado el origen de sus *puentes*; de manera, que si bien se repara en la copia que hemos presentado, veremos la marina de aquella época en posesion de sus *remos*, sus *velas cuadradas*, sus *vergas*, sus *escotas*, sus *puentes* y otras varias partes útiles de las que hoy se usan en nuestras principales embarcaciones. Para el transporte de la caballeria hubo necesidad de construir otros vasos especiales de distinta forma, los cuales tomaron el nombre de *Hipogones*.

Así continuó la marina largos años siempre introduciendo alguna invencion útil, pero sin salir de la forma trazada á las *naves longas*, hasta que flotaron por primera vez los *biremes* sobre las aguas del mar Negro. Los habitantes de sus costas creyeron necesaria esta alteracion para alcanzar la perfectibilidad del arte, y bien pronto á su imitacion surgieron de Corhinto las *triremes*, las *cuadriremes* de Cartago, y otras naves de semejante construccion, cuyos nombres, como los anteriores, se arreglaban en un todo á sus particulares circunstancias. Son varias las opiniones de los autores que han querido transmitir á nosotros el conocimiento de estas naves, pero todos convienen en que llevaban desde dos hasta diez ó mas órdenes de remos, suponiendo unos que estos correspondian al número de sus puentes, otros al de los hombres que manejaban cada remo, y otros por fin, y estos son los que mas y mejor se adaptan á las condiciones de la navegacion, asegurando que el nombre de la nave correspondia á la colocacion de los bancos de sus remeros tal como vamos á explicarla.

Dividiase ante todo la longitud de la nave en tres partes iguales, de cuyos pisos el de proa habia de estar mucho mas bajo que el del centro, y este guardar las mismas proporciones con respecto al mas elevado, que por consiguiente era el de popa. Los remeros tambien se dividian á la vez en tres categorías, de manera que los destinados á ejercer su oficio en la primera subdivision de la nave, ó sea la de proa, se llamaban *Thalamites*, *Zigites* los del centro, y los de mejor condicion, que remaban en la popa, tomaban el nombre de *Thramites*. Siguiendo este sistema, que hasta aquí era igual en todos los vasos, se colocaba en cada piso el número de remos por banda que daba nombre á la nave: de manera que la bireme llevaba dos remos por banda en cada piso, ó sean doce en todas sus partes y costados; la trireme tres; ó sean diez y ocho en su to-

talidad; la cuadrireme cuatro, ó veinticuatro; y últimamente, la decemreme, que por lo regular era la de mayores dimensiones, contaba diez remos por banda en cada piso, los cuales equivalen á treinta remos en la estension de un costado, ó bien á sesenta en toda la nave.

Las exageradas pretensiones de los poderosos inventaron colosales dimensiones para ostentar en los mares los quilates de su pujanza: así se vió á Ptholomeo *soter* ó Salvador, el grande Alejandro, á Ptholomeo Filadelfo, á Demetrio, hijo de Antogone, y á otros varios que las historias mencionan entre los conquistadores del mundo, presentarse al frente de sus escuadras sobre naves tales que algunas llegaron á ocupar cuarenta remos en el costado de cada piso, ó sean ciento veinte por banda. Pero tan ridículas concepciones, que únicamente un orgullo sin límites podía llevar á cabo, ni ofrecían el éxito apetecido en los combates, ni eran á propósito para hacer frente con ventajas al mas ligero temporal de los que con frecuencia diezman las escuadras. Sin embargo, semejante costumbre prevaleció tanto, que en España, en Francia, en Inglaterra y en Venecia se han botado al agua hace menos de dos siglos tales navios, que con los materiales empleados en ellos, sin mas objeto que el de una competencia sin fundamento, podían haberse construido por cada uno tres ó cuatro navios regulares de alto bordo.

La idea en que se apoyan algunos autores para inventar un método de nomenclatura y forma distinto del que hemos esplicado con respecto á las biremes, triremes, etc., y la cual se apoya en el número de hombres que manejaba cada remo, carece absolutamente de razon, no solo por los modelos que hemos visto, sino tambien porque ningun obstáculo se opone á la exactitud de nuestro relato: antes al contrario; la razon natural y los ejemplos repetidos nos enseñan infinitos casos en que en una misma nave manejaba sus remos distinto número de hombres, y esto se concibe muy bien, considerando que los de proa, como mas inmediatos en su colocacion á la superficie del mar, habían de ser mas cortos que los del centro y popa, y por lo tanto serian suficientes menos brazos para darles el impulso necesario.

Con la invencion de la bireme y de todos los otros vasos que á su construccion especial se ciñeron, asomó el pensamiento de comunicar á su casco algun agente ofensivo para corresponder á los instintos destructores que constantemente han caracterizado al hombre. Y á fin de llevar adelante semejante idea con toda la fiereza que se propusieron comunicarla sus autores, acomodaron en la proa de cada nave un camafeo, que representando la efigie de un animal horrible, llevaba por lengua uno ó mas espolones de hierro para chocar con ímpetu y horadar, rasando con la superficie del agua, los cascos de las embarcaciones contrarias (1).

(1) Era tal la importancia que se daba á los espolones de las naves, que cuando Scipion venció á Anibal en Africa, y los cartagineses le pidieron la paz, les impuso el vencedor, entre otras, la condicion de no tener naves con espolones fuera de galeras.

Cubierta aquella necesidad de la época, se pensó también en inventar algo con que dar dirección á las naves sin suspender la velocidad que recibían por el impulso igual de todos los remos: pero esta vez el ingenio no llegó á comprender bien los medios que buscaba, y la invención del timón se aplazó para algunos siglos más tarde. En cambio se dió salida por el casco en ambos costados de la popa á otra especie de remos mucho más anchos que los otros, y á favor de ellos con gran facilidad se ejecutaron en la mar los cambios de dirección que anteriormente se hacían no más que á fuerza de trabajo.

El velámen también continuó usándose en las embarcaciones á que aludimos, bien que su efecto se emplease más particularmente para el comercio por las ideas incompletas que se tenían de las maniobras, y á fin de que nada faltase en las armadas navales cuando tanto se había progresado, se hizo plaza dentro de los vasos á las máquinas de guerra que entonces se usaban, tales como *cata-pultas*, *balistas* y *onagros*, y finalmente se colocó en la popa un mástil ó asta de bandera sobre la cual extendía sus alas triunfantes el águila del imperio.

Los romanos, que al cabo se hicieron señores de nuestro territorio, ya que tuvieron sus embarcaciones en el estado que hemos dicho, no trataron de averiguar si el arte de la construcción era susceptible de algunas mejoras. Ellos vieron cubiertas sus necesidades con lo hasta allí inventado para hacerse dueños de los mares como lo eran de la tierra, y solo pensaron en mejorar la condición de los marinos que en su principio había sido infame.

Con efecto: en los famosos tiempos del imperio, y en los no menos célebres de la república, la gente de mar, si no era forzada en su totalidad, contenía en su número aquella porción de hombres que todas las sociedades rechazan por su vagancia ó por sus vicios, de manera que aun para aumentar con la guerra el esplendor de la república sobre el líquido elemento, únicamente, y á fuerza de penas, se lograba guarnecer las embarcaciones con los *velites*, especie de tropa que en las famosas legiones combatía fuera de toda formación, y que se componía de los desperdicios del ejército.

Para combatir esta repugnancia cuando ya la marina estaba regularizada, se concedieron premios y franquicias á los que voluntariamente se presentaran á servir en ella; pero era tanta la preocupación con que hubo que luchar para conseguir el objeto apetecido, que hasta fué forzoso conceder sobre las gracias ya dichas, otras por las cuales los marinos podían aspirar, por serlo únicamente, á las primeras consideraciones y empleos.

Tal era el estado de nuestra marina después de la segunda guerra púnica, y es de suponer que con semejantes vasos sujetó el cónsul Quinto Cecilio Metello á los corsarios mallorquines que trabajaban las costas españolas por los años de Roma 631, que equivalen á 121 antes de Jesucristo. Y para confirmar la parte que damos á la marina española en las prácticas y adelantos de la romana, ya que no se considerase bastante la completa posesión que tenían los romanos en nuestra patria, conviene saber, que cuando Quinto Sertorio se reveló contra la

república, eligiendo por campo de sus hazañas las provincias y descontentos de nuestro suelo, fué una de sus primeras victorias la naval que consiguió á la entrada del estrecho de Gibraltar por los años 79 antes de Jesucristo, y es de suponer que las navés victoriosas habian de igualar cuando menos en bondad á las navés vencidas.

Pero si alguna duda quedase acerca de los adelantos que en la parte náutica se habian hecho en las épocas que vamos refiriendo, la destruirian completamente las noticias que nos han dejado por lo general los antiguos autores, entre ellos Dion y Plinio, acerca de la toma del puerto Brigantino, hoy la Coruña, al terminarse el último siglo anterior á la era cristiana. Refieren ambos autores, y con ellos el P. Mariana, aquel acontecimiento, y en sus correspondientes relatos todos conforman en que los naturales se rindieron sin dilacion, espantados de la grandeza de las navés romanas, las velas hinchadas con el viento, la altura de los mástiles y de las *gabias*, cosa de grande maravilla para aquella gente, por estar acostumbrados á navegar con barcas pequeñas, cuya parte inferior armaban de madera ligera, lo mas alto tegido de mimbres y cubierto de cueros para que no les pasase el agua.

Es de suponer que, despues de aquel acontecimiento los habitantes de la costa de Cantabria no tendrian nueva ocasion de admirarse de aquellos portentos del arte, porque como los de la Lusitania, la Bética y del Mediterráneo entrarian bien pronto á formar parte en la marina de los romanos.

Ni de menores proporciones y consistencia podemos considerar las armadas con que por primera vez se tuvo en España conocimiento del continente americano, cuando Himilcon y Hannon, gobernadores que vinieron á nuestra península bajo las armas de Cartago, emprendieron los largos viajes que les han dejado fama eterna. Cuentan varios autores ambas espediciones, con particularidad Rufo Avieno y Plinio; pero todos bebieron las noticias en las fuentes que abrieron á la investigacion aquellos navegantes, dejando consignadas sus memorias. Conforme á ellas, salió el primero de Cartago y el segundo de las columnas de Hércules, que es como si dijéramos del puerto de Cádiz. Dirigióse aquella al Norte de Europa, y está con rumbo al Sur de Africa: y como la segunda fué sin duda la mas importante en sus descubrimientos, no me parece extraño al conocimiento del arte náutica, el relato compendioso de aquel viaje, que facilitó cerca de veinte siglos despues tan famosos productos al comercio del mundo.

Empezaremos por manifestar que aquellos intrépidos navegantes se lanzaron á la inmensidad del ancho Océano sin tener noticia alguna de la piedra imán ni de la brújula, y por lo tanto sin conocer absolutamente el uso del cuadrante. En cambio debieron contar sin duda con la bondad de sus embarcaciones, las cuales hubieron de ser tan capaces, que en sesenta de que constaba la flota de Hannon, iban de trasporte hasta treinta mil personas entre hombres y mugeres, porque pensaban colonizarse en las tierras que fuesen descubriendo.

Dos dias de navegacion despues de pasar las columnas de Hércules, cos-

tearon el cabo de Espartel, que entonces llamaban promontorio Ampelusio, y en cuya jurisdiccion, un tanto mas adelante se estendia el terreno de los Lixios, tan célebre en la fábula por la lucha de Hércules con el gigante Anteo, y por el jardin de las Hespérides. Reconocidos aquellos lugares continuó la armada con rumbo al famoso Atlante hasta el cabo Bojador, al poniente del cual se destaca la isla de la Palma, y sin dar reposo á su atrevida investigacion, continuaron impávidos aquellos navegantes hasta las islas de Cabo Verde. Pasaron las islas Gorgónides y Sierra Leona que se eleva á ocho grados de la Equinoccial, y no tardaron mucho en salvar esta distancia para arribar á la isla de Santo Tomé, que tambien se conoce hoy con el nombre de Lope Gonzalez.

Si hubiéramos de admitir la opinion de Arriano, convendría terminar aquí el relato de la expedicion, porque aquel es de opinion que no pasó de la mencionada isla; pero Plinio afirma que llegó hasta el mar Rojo doblando el cabo de Buena Esperanza; y como Platon en su *Timeo* dice que enfrente de las costas de Africa habia una isla cuadrilonga de tres mil estadios de longitud, que equivalen á trescientas setenta millas, y dos mil estadios ó sean doscientas cincuenta millas de latitud, cuando aun en nuestros dias la distancia de mar que separa la punta de Guinea de la del Brasil está salpicada de islas, escollos y bancos de arena, pudiéramos muy bien suponer sin equivocacion notable, que en estos lugares se hallaba la isla de Platon, estrechando la distancia que hoy separa ambos continentes, y así dar por sentado que nuestros navegantes hicieron escala en ella para llegar hasta el Brasil, cuyo conocimiento se perdió con la revolucion esperimentada en el globo, al sumergirse la mencionada isla.

Lo mas cierto es que el regreso de Hannon y sus compañeros no tuvo lugar hasta cinco años despues de su partida, y que al verificarlo contaron todas cosas tan estrañas de las que habian visto, y tan semejantes á las que hoy se conocen del Nuevo-Mundo, que apenas debe quedar alguna duda acerca de la opinion que hemos sentado.

Por lo demás, la marina antigua llegó á su apogeo con la perfeccion de sus tiremes, que fueron los vasos mas generalizados entre los romanos; y como la fama de estos se estendia por todo el mundo hasta entonces conocido, tambien sus investigaciones eran aceptadas y puestas en uso por las demás naciones. Algunas, sin embargo, prefirieron la colocacion de los remeros en un solo piso ya sobre cubierta, ó bien entre los puentes que tambien se inventaron para reservar lo que en las embarcaciones se llevaba antes á la intemperie.

En general, cuantos autores se han ocupado de la marina afirman que la destruccion del imperio romano fué causa de perderse completamente en nuestras costas el conocimiento de la navegacion, tal como se hacia antes que los bárbaros se derramáran por el continente. Nosotros diferimos en esta parte de cuanto hasta aquí se ha dicho; no porque pretendamos oscurecer el verdadero conocimiento de las cosas, sino porque fuera un error admitir tan absolutamente la hipótesis á que hacemos referencia.

En España, por ejemplo, tuvo lugar la invasion por los años de 411 de Jersucristo, y no hay duda que Walia, tercer rey de los godos, juntó una gruesa armada y en ella se embarcó con poderoso ejército para pasar á la Mauritania, cuando ya se contaba el de 417. Es verdad que los elementos no favorecieron su empresa, y que tuvo que volver á tomar tierra en nuestras playas sin conseguir el objeto apetecido: pero esto en nada disminuye la certeza de la expedicion, y el uso que los godos hicieron de las naves en el principio de su dominio.

Bajo el reinado de Teodoredo que sucedió á Walia, y comenzó con el año 421, los vándalos asimismo cruzaron el Mediterráneo hasta las islas de Mallorca y Menorca, y volvieron despues á Cartagena: y es cierto tambien que su rey Genserico, con propósito de ayudar en Africa á Bonifacio, gobernador puesto allí por los romanos, que pretendia alzarse con el señorío de lo que estaba confiado á su custodia, desamparó la Bética y atravesó el mar con un ejército de ochenta mil combatientes, cuyo trasporte ya se deja conocer el crecido número de vasos que ocuparia. Sucedió esta expedicion cuando ya se contaba el año 428, y por ella los vándalos asentaron y tuvieron en Africa su imperio hasta que la arrancó de su poder el famoso Belisario un siglo mas tarde.

Por lo demás, si los autores á quienes hemos aludido, hubiesen fijado su opinion esclusivamente en los godos, nosotros nos conformaríamos con ellos en gran manera, pues no hay duda que las guerras de estos con las legiones de Atila y sucesivamente con los francos y ostrogodos en los términos de la Gália Gótica, influyeron mucho para que la raza que al fin se hizo dueña esclusiva de nuestro territorio, abandonase las costas del mar, á la vez que los romanos se retiraron con sus naves á Italia, y los vándalos llevaron al Africa las últimas reliquias que de la antigua construccion pudieran haber quedado.

Tambien pudo muy bien influir en el ánimo de aquella gente inculta, para despreciar las ventajas de nuestras dilatadas costas, el contratiempo padecido por Walia en lo mas recogido del Estrecho, cuando pretendió pasar á la Mauritania. Lo que hay de positivo es: que los godos, despues de estar en completa posesion de España, no aventuraron ninguna otra expedicion naval hasta el año de 548 bajo el reinado de Teudis, quien despues de derrotar á los francos en las hoces y estrechuras de los Pirineos, con ánimo encendido y ambicion de gloria, llevó sus huestes contra la plaza de Ceuta en una armada apenas considerable que por ventura pudo reunir con notable trabajo. Lo escaso de sus fuerzas en aquella malograda expedicion fué causa de que los sitiados hicieran una salida con gran provecho de sus armas y desdoro de las agresoras, pues matando á muchos godos y oprimiendo á los mas, permitieron apenas que pudieran los restantes con su rey buscar en las naves la salvacion que la tierra les negaba.

Respetando los acontecimientos, ó tal vez por los continuos cuidados que constantemente distraian las atenciones hácia las fronteras de las Gálias, los godos no volvieron á aventurar en mucho tiempo nuevas empresas por los mares, á no ser que como tal quisiera contarse la toma de ciertas naves france-

sas que cruzaban por las costas de Galicia, destinadas exclusivamente á lícitas contrataciones. Por cierto que esta ocurrencia, acaecida por los años de 586, paralizó los tratos de paz que había propuesto el rey godo Leovigildo á los franceses que pretendían satisfacer la muerte violenta del Santo Hermenegildo.

Así corrieron los tiempos hasta el siglo VII de la era Cristiana, en cuyos primeros años floreció el reinado de Sisebuto, tan querido por sus virtudes como respetado por su fuerza. Este rey, después de haber consolidado en la península el dominio de los godos, apenas disputado ya por algunos gobernadores romanos que todavía llevaban voz y autoridad en la Bética y la Lusitania en nombre del imperio, dió orden que el poder de su reino se extendiese á los mares, mandando al efecto la organización de las respectivas escuadras. Cuáles hayan sido las bases de la organización y de sus ordenanzas, si es que las hubo, no consta ni es posible atendida la incuria de los tiempos: nosotros nos inclinamos á creer que se reducirían á armar y mantener las naves de mayor porte que haber se pudieran por cuenta del Estado, sin cuidarse de nuevas construcciones como punto general, porque esto hubiera retrasado el pensamiento: y si hemos de dar crédito á respetadas opiniones de escritores ilustrados, entraba en las intenciones del rey Sisebuto extender su dominio al Africa ansioso de poder y avaro de gloria, y semejante pensamiento no admitía dilaciones.

Conviene advertir aquí que la construcción de los vasos no era ni podía ser igual á la que había alcanzado la perfectibilidad de las triremes, pues al cabo doscientos años de olvido, y una raza enteramente ignorante de la mayor parte de las artes mecánicas que los romanos poseían, alguna diferencia habían de producir forzosamente en ambas épocas.

Las noticias que sobre esta materia nos han quedado de los godos son escasas. Sus leyes consignadas en el código tan conocido con el nombre de *Fuero Juzgo*, nos ponen al corriente en las circunstancias más minuciosas de su organización civil, y no menos de la militar, que para ellos era casi la misma, pero no así con respecto á la naval, porque apenas echados los cimientos á este, para los godos, nuevo arte, cuando se promulgó aquel respetable código, los jurisconsultos que lo formaron en nombre del rey, ni conocían la ciencia naval, ni podían sobre ella aventurar leyes que, por consiguiente, resultarían defectuosas en su origen.

Sin embargo, no legaremos al olvido las circunstancias que caracterizaron en la mar aquella época, puesto que, sobre documentos inéditos que se custodian y hemos examinado en el archivo de la Corona de Aragón, poseemos algunos diseños que las toscas manos de aquellas gentes han dejado á la posteridad en los pergaminos, en las piedras monumentales, y hasta en el cobre y en el hierro.

Al decretar Sisebuto el armamento de las primeras escuadras de guerra que conocieron los godos en su organización, las groseras naves que servían al comercio y á la comunicación de las costas apenas se parecían en nada á las de los romanos, puesto que, sobre haber perdido mucho en su figura y construc-

cion, no usaban mas que un órden de remos ni mas puentes que el piso natural y primitivo de la nave. Las pieles volvieron á ejercer su antigua influencia para reservar de la intemperie los efectos y las personas que en las embarcaciones se conducian , y hasta el velámen habia retrocedido á la infancia del arte, como si una generacion estraña á todo lo pasado se hubiera comprometido á inventar por sí sola el modo de cruzar y dominar los mares.

Poco á poco las necesidades para el tránsito y la defensa se fueron perfeccionando, de manera que algunos años despues de aquella ley maritima, y no muchos antes de la pérdida de España, esto es, en el reinado del virtuoso y entendido Wamba, ya volvieron á conocerse bien que toscos é incompletos los puentes, y en los árboles ó mástiles aparecieron otra vez las velas de lienzo en forma cuadrada.

En un códice gótico que tenemos á la vista, y que forma parte de los escritos de San Julian, hay groseramente dibujadas tres naves, de las cuales una no tiene árbol, y si únicamente remeros; otra carece de estos, pero en cambio navega con una vela de la forma ya dicha pendiente de su entena; la tercera es de la propia condicion que la segunda, bien que tiene recogida la vela como si estuviese anclada, y la construccion de las dos últimas difiere de la primera en algunas notables circunstancias que apuntaremos. Es la primera un vaso largo, como si dijéramos, una nave longa de los antiguos, larga, estrecha y medianamente aparejada; sobre la popa se eleva un castillejo con sus adarves; la punta de la proa es bastante recogida hácia el interior de la nave; en su estension nada de particular se nota. Véense en ella ocho remos que vogan por el costado que presenta, y es de suponer que igual número trabajen por la opuesta banda. Sobre el castillo de popa asoma un hombre, que debemos suponer sea el piloto ó timonel, por mas que timon no lleve el barco, pues los otros dos lo tienen, y pudiera muy bien considerarse omisión del dibujante esta notable falta. Tanto la figura que se eleva en la popa, como las que representan los remeros, son de muy tosco dibujo: sus cabezas están rapadas, y esto coincide perfectamente con la humilde condicion del vulgo de aquellos tiempos.

Dejando por innecesaria la descripcion de la nave que parece anclada, vamos á ocuparnos de reseñar las partes y circunstancias de la otra, puesto que ambas pertenecen al propio género. Mas curva y menos prolongada en proporcion que la ya dicha, tiene sobre la proa otro castillo poco menor que el de la popa: tambien están sus bandas defendidas ni mas ni menos que si contuviese una batería moderna. A la tercera parte de la nave, midiendo desde popa á proa, se eleva un mástil tan largo como el casco, el cual tiene á su mitad suspendida la entena de donde parte la vela: esta es cuadrada y vá completamente tendida: en toda ella no se advierte cabo ni señal que pueda indicar la práctica de tomar rizados, de suerte que en un viento largo, no sabemos cómo acudirian á la indispensable necesidad de moderarle. Las puntas inferiores de la vela se confunden con el casco de la nave sin dejar ver escota ni cuerda alguna que se le parezca,

por lo que, y por la rudeza de los tiempos estamos dispuestos á creer si acaso irian dichas puntas sujetas por si mismas al casco, privando así á la vela de acortarse ó alargarse conforme á las circunstancias de los elementos. Se desprenden de la entena numerosas cuerdas que van á descansar en los bordes del casco, y ellas servirian sin duda para subordinar la direccion de la vela á la del rumbo que la nave llevase ó á la que marcarse el viento: tambien se advierte una escalera de cuerda que sube hasta lo que hoy llamamos *tope*, coronado en la nave á que nos referimos por un castillejo que en el siglo XVI se llamaba *gata*, y servia para vigilar ó combatir, conforme las circunstancias lo exigiesen: esta parte ofensiva de la nave se usaba tambien en la antigüedad, y se cree que fué inventada por Temistocles. En la antigüedad ya llegó á conocerse el palo trinquete, y no faltan autores para afirmar que Cimon lo armó de su correspondiente vela: en la nave que vamos detallando únicamente se destaca del castillo de proa una punta de cortas dimensiones que mas parece el espolon de una trireme que no el trinquete mencionado, puesto que sobre no ser por su longitud suficiente para el objeto á que hoy se destina, no se liga á las demás partes de la nave con jarcia alguna que le pueda hacer servible á aquel objeto: la insuficiencia del dibujo no nos permite tampoco sentar definitivamente una opinion decidida acerca del objeto de aquella punta que se destaca de la nave. En la popa se vé por debajo del castillo un timon bastante perfecto.

■ Todos sabemos que San Julian vivió en tiempo del rey Wamba, de cuyo monarca escribió la historia; y por lo tanto debemos creer en la semejanza de las naves dibujadas en su códice con las que realmente se usaban. Ni podian ser de peor condicion si se tiene en cuenta que, despues de las leyes navales espeditas por Sisebuto para conservar sin duda las posesiones que en Africa se ganaron á moros y romanos, hubo necesidad de mejorar la marina sucesivamente hasta ponerla en estado de acudir en poderosa escuadra á la guerra narbonense que hizo Wamba contra el rebelde Paulo: pues ¿qué formas si no habian de tener las naves peores que las ya esplicadas? ¿Ni cómo era posible que alcanzasen victoria como la alcanzaron poco tiempo despues, contra una armada sarracena que intentó aportar á nuestras costas por los años de 677?

■ Es verdad que preocupados con la tradicion de sus primeros contratiempos, nunca los godos fijaron constantes su atencion en las cosas navales, principio funesto de su destruccion completa, y sin el cual tal vez hubieran escarmentado mas poderosamente á los enemigos de la fé cristiana, que en varias ocasiones habian intentado echar en el suelo español sus numerosas huestes. En comprobacion de aquel descuido bastará decir que el servicio de la marina no se ensayaba por personas dedicadas á él esclusivamente: los soldados, y con frecuencia los mismos náuticos, se improvisaban de las tropas de tierra y de los naturales de las costas, aunque jamás hubiesen navegado una milla lejos de sus playas.

■ La irrupcion de los moros en España trastornó todos los usos y leyes existentes, al menos en la gran parte de la península que inmediatamente dominaron;

pero si se atiende al estado insignificante de la marina gótica, este arte no hay duda que recibió un nuevo y vigoroso impulso con la venida de los árabes. Sus vasos, poco diferentes de los entonces españoles, se fueron perfeccionando, bien que á lo que se puede colegir de cuantos monumentos se conservan, partiendo siempre de lo existente como base de sus adelantos. Quizás no debiéramos ocuparnos del período en que los moros dominaron absolutamente las costas españolas, puesto que no son las nuestras ni sus costumbres, ni sus invenciones, ni su historia. Pero algo hay que conceder á una raza que holló con vária fortuna, pero sin interrupcion, nuestro territorio por mas de siete siglos, y que á no dudar ha legado á la actualidad muy provechosos conocimientos y adelantos.

En sus primeros tiempos ya sabemos que ellos esclusivamente se hicieron dueños de nuestras costas; pero no es menos cierto que el ánimo de aquellos pocos que se salvaron en la famosa cuanto infeliz batalla de Guadalete, conquistando palmo á palmo el terreno de sus mayores, dió bien pronto á la marina puramente española límites propios en que estenderse y vasto hemisferio de sus hazañas.

Se distinguen los primeros en el arte náutica los catalanes, despues de la invasion á que aludimos, por consecuencia de ser ellos de los primeros que en toda la península alcanzaron pais á propósito para cultivar en él su particular ingenio. Cuando los castellanos y demás gente lejana de la Galia Gótica tuvieron por mas pronto consuelo á su desgracia las asperezas de Asturias, los catalanes, lo mismo que los aragoneses, traspasaron las cumbres de los montes Pirineos para reponerse detrás de ellas, y acometer en sus dominios respectivos la misma difícil empresa de Pelayo. En ella ayudó á los catalanes muy particularmente Carlo-Magno, y tras de su muerte no fué menos generoso su hijo Ludovico, que le sucedió en la corona de Francia. Este monarca, atendiendo á la seguridad y acrecentamiento de sus dominios, entró en Cataluña con poderoso ejército, y no tardó en ganar á Barcelona primero en 791 y despues en 798; pero como le demostrase la esperiencia que no le seria fácil conservar sus conquistas únicamente con las falsas palabras de los mahometanos vencidos, se resolvió por fin á encomendar el dominio de Cataluña á los que existian de sus antiguos moradores, bajo el gobierno de Bernardo, primer conde de Barcelona.

No hay duda que apoderados de la costa oriental de España los cristianos, procurarian ejercitarse en el arte de navegar, bien que siempre con los recelos de la antigua tradicion que aun alcanzaba á aquellas gentes; pero nada consta en las historias y manuscritos que hemos visto sobre este asunto, hasta despues que perdida otra vez Barcelona con todos los lugares de la marina, por los años de 986 de Jesucristo, se volvió á recobrar por el conde Borelo, el mismo que la habia perdido.

Las primeras noticias que pudieron darse acerca de expediciones navales en esta nueva época, serian forzosamente las correspondientes á la conquista de la Tierra Santa, puesto que á pesar de tener bien ocupadas las armas en sus propias tierras los cristianos españoles, no quisieron negar su contingente

á aquella empresa. Pero nada digno de mencion pudiéramos referir que á nuestro propósito conviniese, concretándonos á tan memorable acontecimiento, porque si bien es cierto que á Jerusalem acudieron caballeros españoles, no lo es menos que para conducirlos no se aprestaron en nuestras costas escuadras que pudieran considerarse en son de guerra.

Perfeccionaban sin embargo el arte náutica los catalanes por aquel tiempo, bien que únicamente empleados en el comercio con las costas del continente que á los moros no estaban sujetas, y sus adelantos fueron de tal guisa, que pronto se vieron dispuestos á aparejar una gruesa armada con que servir al conde Remon Arnaldo Berenguer en la primera conquista de Mallorca. Pero conviene advertir, para que la exageracion no usurpe su lugar á lo mas cierto, que en la indicada empresa, acometida por los años de 1114, fueron pisanas y genovesas la mayor parte de las naves que trasportaron á la isla Balear las armas del conde cristiano, si bien esta circunstancia no obstó para que la emulacion diese en adelante, y aun entonces mismo, grande impulso al arte de navegar entre los catalanes. Por esto fué que al emprenderse la misma conquista por el rey don Jaime, año de 1229, cuentan las crónicas de comun acuerdo, que el rey conquistador conducia sus gentes en 150 navíos de alto bordo, que en aquella época se llamaban *caudales*, sin contar, por supuesto, las muchas barcas de chusma y gente allegadiza, ni las naves de genoveses y provenzales que acudieron á la empresa.

Habíalas entre todas de muy distintas formas, portes y tamaños; y como tales se distinguian entre sí por su respectivos nombres. Historiadores hay que á todas en general llaman galeras, esto por la poca aficion que tenian á apropiarse su verdadera nomenclatura á las cosas y á las épocas, descuido lamentable que nos ha privado de muy necesarios conocimientos en las artes y ciencias. Otros mas allegados y tambien mas curiosos calificaron distintamente los vasos de la armada; y así dicen, por ejemplo, que se componia de 25 naves gruesas, 18 *toridas*, que eran navíos muy cómodos para pasar caballos, y 12 galeras; y entre otros navíos que llamaban *trabuces* y *galeotas* llegaban á 100, que componen justamente los 155 *caudales* de que hemos hecho mencion mas arriba. El que mas llamó la atencion entre todos fué un barco de Narbona, de tales dimensiones y capacidad, que contenia tres cubiertas ó puentes, el cual se contempló por todos como grande maravilla.

En abono de la ventajosa idea que debemos formar de la marina puramente española, correspondiente á aquellos tiempos, conviene tener presente, que toda la armada se dió á la vela del puerto de Salon, en el cual se habian reunido tanto número de vasos cual entonces no se acostumbraba, porque la incuria y menosprecio de los godos á las cosas de mar fueron causas bastantes para que aquel puerto se inutilizara durante siglos enteros.

Si cumpliera al plan de nuestra obra entrar en minuciosos detalles de las cosas de aquella expedicion, sin duda aclararíamos mas la parte descriptiva, no sin deleitar á nuestros lectores con el interés novelesco que ofrecen el tránsito, borras-



CRISTOVAL COLON.

cas, arribo y combates de los conquistadores, antes de alcanzar completa posesion de la isla. Pero nos contentaremos con bosquejar ligeramente el orden de la navegacion, conforme se emprendió al hacerse á la vela la armada desde el mencionado puerto.

Llevaba la vanguardia la nave capitana, montada por En Guillen de Moncada (1), vizconde de Bearne, que era la mas ligera entre todas las que concurrieron á la empresa; y como participaba tambien del carácter de guiadora, acomodó en su mástil una linterna por faro. Inmediatamente seguian las naves gruesas, como si dijéramos los navios de línea, en pos de las cuales azotaban sus remos las toridas conductoras de los caballos: á estas servian de escolta sucesivamente los trabuces y galeotas, cerrando la marcha otra nave preferente, que en la armada se llamaba de En Carroz, porque tal era el nombre del *cómitre* que la montaba, y en cuyo mástil lucia como en la primera otra linterna. Para dar calor á la espedicion y asegurar el viaje, repartiéronse las doce galeas fuera del orden principal, por los costados de la armada, porque en ella su instituto ó mision era reconocer y facilitar la navegacion, teniendo cuenta de uniformar en lo posible el orden, y remolcar en las ocasiones los navios de mayor porte. El rey, para proveer el embarque de la muchedumbre que pretendia acompañarle en su arriesgada empresa, permaneció algunas horas sobre la costa, despues que la flota caminaba, contemplando á la vez cómo la mar llegaba á parecer blanca por la multitud de velas que do quier se descubria; pero no tardó en ponerse á la cabeza de aquella, montado sobre la galera de Mompeller, despues de haber recogido mas de dos mil hombres en barcas y otros vasos menores con que se aumentó la comitiva.

Tampoco podemos resistir al justo deseo de citar aquí algunos de los pasajes mas arriesgados de la travesía, porque ellos revelan el estado de la náutica en aquellos tiempos. Dice en su propia historia el rey don Jaime, que la armada principiό á moverse impelida *por la ventolina de terral* (2); pero que apenas habria caminado veinte millas de mar cuando el viento mudó en *leveche*, por cuya razon los cómitres y pilotos le suplicaron que volviese de arribada á las recién abandonadas costas. El rey no consintió, porque su corazon, lleno del fuego de la juventud, como que contaba no mas veinte y un años, se dilataba en los arrebatos de su ya próxima gloria, y la flota continuó su derrotero, por mas que el viento arreciaba obligando á las naves á seguirlo á toda orza, bien que continuasen durante la noche *de la misma bordada*.

Así que la isla se divisó claramente cuando ya el temporal habia calmado, túvose por conveniente *arriar las velas á plano* (3), para que la armada no fuese descubierta antes de tiempo: con este motivo se navegaba á fuerza de remo;

(1) *En*, es como si dijéramos *Don*, pues tal era en Cataluña por aquellos tiempos el término corriente para significar la nobleza de la persona á cuyo nombre se acomodaba.

(2) Viento flojo é inconstante de la parte de tierra: es mas comun en las madrugadas, y se considera el primero de los *altanos*.

(3) Palabras del propio rey en su crónica.

pero como en la segunda noche se dejase percibir la *ventolina del Oeste*, todas las naves *largaron velas* y se pusieron á rumbo con direccion al puerto de Polblenza. Favorecida la flota por la mas suave bonanza, marchaba gozando de un tiempo tanto mas delicioso, cuanto mas se recordaban los afanes de la pasada tormenta; pero de pronto se dejó ver una nube, al mismo tiempo que se percibió el viento contrario de la parte de Provenza ó Nor-Oeste, por cuya razon el cómitre de la galera real se preparó contra el nuevo peligro, colocando los marineros en sus correspondientes lugares, *unos á las drisas, otros en las escotas, y los necesarios en las muras*. Así ordenadas las cosas llegó el viento mas récio *tomando la galera por la lua*, á cuya novedad fué general en la armada la voz de *arria*, bien que la maniobra no se pudo ejecutar sin grandes peligros y trabajos hasta que todas las naves quedaron á *palo seco*. Hubo un momento de confusion general, como que los barcos llegaron á arremolinarse; pero el rey, tan esperto como el mas experimentado almirante, preguntó á los cómitres si no habria algun puerto capaz de contener la armada, aunque no fuese el antes designado, con tal que el viento reinante favoreciese su derrota, y como entre aquellos se contaban algunos que habian aportado á Mallorca en otras ocasiones, no faltó quien indicase la facilidad de arribar al de la Palomera, con lo cual la galera del rey dió el nuevo rumbo *izando vela*. Todas las demás embarcaciones comprendieron la determinacion adoptada, é inmediatamente secundaron la maniobra con éxito tan feliz, que bien pronto pudieron *virar* con gran facilidad, *hasta las que mas se habian sotaventado*; de suerte que al día siguiente habia aportado á la Palomera toda la armada, sin que de ella se perdiese un solo barco (1).

Despues de tan famosa conquista nada bastó á contener los progresos de la marina catalana, con tanto mas motivo cuanto que la incorporacion primero de Ibiza, y despues del reino de Valencia á la corona de Aragon, estendió los límites naturales de sus costas, puertos, astilleros, y todo otro género de recursos navales.

Lástima debe causarnos que el proyectado viaje de don Jaime á la Tierra Santa por los años de 1269, con una escuadra de treinta naves gruesas y gran número de galeras, se haya malogrado por los temporales, cuando tanto debian prometerse las armas cristianas, de los talentos y buenos sucesos con que siempre habia combatido por la estension de la fé aquel poderoso é intrépido mo-

(1) No hemos olvidado las empresas y hazañas maritimas que acometieron los catalanes antes de la tan famosa conquista de Mallorca, por mas que no las citemos con particularidad en nuestra obra, ó las atribuyamos escasa y aun estraña importancia. Nuestra reserva ó aparente descuido cuando tanto nos honran los viajes á la Palestina, la expedicion de catalanes contra Almeria y la conquista de Tortosa, proviene del recto é imparcial juicio que hemos hecho de tan memorables acontecimientos, en los cuales, si nos corresponde la gloria de guerreros, no debemos aspirar á la de marinos, porque eran de extranjeros que los tripulaban, casi todos los buques que concurrieron á tales empresas. Tanto es cierto esto que, rendida Tortosa al conde de Barcelona, como á caudillo de la expedicion, hubo de repartirse el territorio de la ciudad, para satisfacer todos los derechos adquiridos, dando una tercera parte á los genoveses, otra al senescal de Cataluña, Guillermo de Moncada, una quinta á los caballeros templarios, y lo restante á la corona.

marca. Pero este contratiempo no obstó para que la marina continuase sus progresos hasta ponerse al nivel de la mas brillante que entonces se conocia; y por esto fué que el gran rey don Pedro, hijo y sucesor digno del famoso don Jaime, no contentándose con las victorias de sus armas en las fronteras naturales de su territorio, aprestó una poderosa flota por los años de 1282, y la condujo en persona contra las costas de Africa.

Por fortuna sin duda de los sarracenos, acontecieron por entonces las alteraciones en Sicilia, que prepararon al famoso Roger de Lauria aquella série de triunfos que le colocaron en el mas alto lugar, como valiente y afortunado, entre todos los almirantes de las armadas de España (1). El rey don Pedro, comprometido en la empresa contra Cárlos de Nápoles, volvió sus flotas á los mares de Italia, inaugurando la série de sus no interrumpidas victorias con la que le facilitó en las aguas de Calabria su hijo natural don Jaime Perez, el cual presentó por despojos de su triunfo veintidos galeras francesas y cuatro mil prisioneros. El ardor juvenil de este almirante le aconsejó en mal hora que acometiese la plaza de Reggio, contra las instrucciones espresas que de su padre tenia, y esto, y el haber perdido sin fruto parte de la reputacion ganada y algunos soldados, fueron causas bastantes para que el rey le separase del honroso cargo que ejercia; mas como este no pudiera estar vago mucho tiempo, lo proveyó inmediatamente en el afortunado cuanto entendido Lauria.

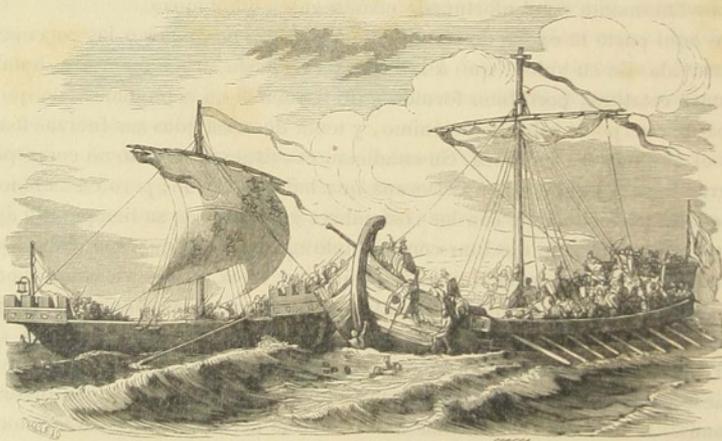
De aquí parte la época de sus hazañas, debidas no menos á las concepciones atrevidas de su valor, que á la fama sucesiva de su nombre. Era hombre de escasa estatura, però bien fornido y de fisonomía no repugnante: lo que le faltaba de cuerpo le sobraba de ánimo, y tenia desarrolladas sus fuerzas físicas como el que mas de su época. Su condicion era áspera: su trato no correspondia gran cosa á la educacion cortesana que habia recibido; pero en cambio se acomodaba perfectamente con las costumbres guerreras de su tiempo: era ágil, activo y muy capaz de ejecutar como simple marinero lo que mandaba como almirante: en los combates duro é impasible, y feroz en las victorias, por lo cual la sola idea de su nombre era muy bastante para desanimar á sus mas poderosos contrarios. Su orgullo rayaba tan alto que, despues de muerto don Pedro, ni siquiera pudo soportar la voluntad del nuevo rey, siempre que no estuviese conforme con la suya, y este le hizo mudar de partido en diversas ocasiones. A haber nacido en mas humilde cuna dentro de nuestro territorio, su condicion indómita, su voluntad absoluta, sus instintos feroces y la independencia de su carácter, sin duda le hubieran hecho señalado lugar entre las bandas informes de los famosos Almogávares.

Tal era el hombre á cuyo cargo puso el rey don Pedro III de Aragon sus fuerzas navales para asegurar en sus sienas la corona de Sicilia, y no hay duda que correspondió dignamente á la confianza que en él se habia depositado,

(1) Roger de Lauria era calabrés de nacimiento; pero conducido en su niñez á la córte de don Pedro de Aragon, española fué su educacion, y española tambien toda su gloria.

puesto que el poder coaligado de las mas poderosas naciones, no fué bastante para amenguar ni un solo momento la fama conquistada por las fuerzas navales de aquel monarca.

Las aguas de Malta atestiguaron de Roger la primera hazaña. Allí fué el impávido almirante á encontrar, con diez y ocho que tenia á sus órdenes, veinte galeras francesas, y si bien por el descuido en que estas se hallaban, y á favor de la noche, pudiera apoderarse de ellas sin ser sentido, quiso batirse como general mas bien que vencer como corsario. Al efecto envió una barca á la armada enemiga previniéndola que, si no queria rendirse á discrecion, se apercibiese á la batalla cuando hubiesen pasado algunas horas despues del mensaje; y no hay duda que semejante confiada osadía debió influir necesariamente en el éxito de la pelea. Roger midió sus fuerzas personales con las del almirante enemigo, el cual, valiente como á su puesto cumplia, no hizo menos que entrar al abordaje por la proa en la nave de Lauria. Por mal de su osadía en ella encontró la muerte á manos de tan terrible adversario; y siendo esta la señal de victoria para la armada agresora, no tardó en coronarse con la presa de diez galeras y la rendicion de Gozo, Lipari y Malta.



En el año siguiente, que se contaba de 1284, fué mas considerable el triunfo que alcanzaron las armas del rey don Pedro, bajo la direccion de su ya acreditado almirante, sobre las costas de Nápoles. Allí habia concurrido el animoso Roger con cuarenta galeras á retar el poder mas considerable de sus enemigos, los cuales no se dejaron esperar mucho tiempo, saliendo á la mar acaudillados por el hijo heredero del rey Carlos. Para aumentar la resistencia en el combate, y sostener

mas compactas las fuerzas, ambas armadas aferraron por las proas sus galeras respectivas, buscándose una y otra banda para chocar por ellas á favor de la destreza de sus maniobras, que acreditaron aquel día mas particularmente en nuestra armada los marineros catalanes. De poco sirvió á los enemigos la superioridad de sus fuerzas, ni el valor desesperado de los caballeros que acudieron con su príncipe á aquella naval campaña. La destreza no les ayudaba en un elemento por ellos no frecuentado, y los que en tierra hubieran vencido tal vez con la desesperacion y el honor, en la mar no pudieron hacer mas que pelear y morir como buenos. Para rendir al príncipe y á los pocos que ya á su lado quedaban, Roger tuvo necesidad de barrenar, á favor de sus barcas, la galera real, con ánimo de echarla á pique; entonces aquellos desventurados no tuvieron otra salvacion que la de ponerse en las manos de sus vencedores, para ser conducidos con los demás despojos de la victoria.

Tras de este nuevo triunfo Roger reforzó su armada, y con ella dobló hácia las costas de Africa, con ánimo de trabajar las armas enemigas de la fé, en desagravio de las cristianas por él vencidas en tan señalados encuentros. El fuerte de los Gerves y un régulo berberisco fueron el fruto de esta expedicion, en pos de la cual volvió á Mecina, con ánimo de prepararse á ceñir nuevos laureles.

La proyectada conquista de Aragon por el rey de Francia Felipe el Atrevido, que tanto ruido hizo en aquellos tiempos, fué causa de que el rey don Pedro hiciese conducir sus recursos navales á las costas ya invadidas de sus naturales estados. No tardó Lauria mucho tiempo en anunciar su presencia con señalados hechos, siendo el primero entre todos, la completa rendicion de la mas poderosa flota enemiga, de la cual con gran trabajo pudieron salvarse únicamente doce naves. Todas las demás, con su almirante y mas de 500 hombres entre muertos y prisioneros, sirvieron de timbre á la fama de aquella accion, la mayor y mas difícil que hasta entonces habia Lauria alcanzado. Lástima fué por cierto, que tanta gloria se empañase con el fiero porte que este tuvo con los prisioneros vencidos, á los cuales, esceptuándose el almirante y otros cincuenta de los caballeros, dió bárbaro castigo arrojándolos al mar ensartados en maromas, ó enviándolos al campo francés sacados los ojos y cortadas las manos (4).

Tanto orgullo alcanzó Roger con tan marcado triunfo, cual no pudiera esplicarse de otra manera que con la anécdota siguiente. Fué comisionado á su armada el conde de Fox para proponerle treguas, y como se negase á pactarlas, y el conde le acusase de soberbio, amenazándole con una flota de 300 velas, tal como el rey de Aragon no podria armarla, *sabed*, le dijo el terrible almirante, *que sin licencia de mi rey no ha de atreverse á andar por la mar flota ni nave*: y añadió: *¿qué digo nave? los mismos peces, si quieren levantar*

(4) Zurita en sus Anales de Aragon: al ocuparse de esta victoria se explica en estos términos: *Y fué grande el estrago que hizo en los franceses la ballesteria catalana que llamaban de Tablas, que era la mejor que hubo en aquellos tiempos; y estos eran los que vencieron muy grandes batallas por mar, en las cuales se señalaron los catalanes sobre todas las otras naciones.*

la cabeza sobre las aguas han de mostrar las armas de Aragon en un escudo, ó los castigaré como rebeldes á mi señor y amo.

Es verdad que los sucesos acreditaban el valor de sus promesas, pues en todas partes se veían triunfantes las enseñas que daban sombra á los navíos de su armada. Los franceses y napolitanos, así como las armas del Pontífice, tuvieron ocasion de espermentarlo juntos entre las aguas de Sorrento y Castelamar de Stabia cuando ya corria el año de 1287. Allí les fué á buscar Roger con cuarenta entre galeras, navíos, taridas y leños, sin reparar que subían á 84 las naves que tenían sus contrarios, y allí tuvo la buena dicha de apresar mayor número que las suyas, con no menos de cinco mil entre marineros y soldados. Despues volvió á correr las costas de Africa, resolvió á las de Calabria, trabajó las de Nápoles y Francia, y aunque un solo contratiempo en su carrera pudo muy bien destruir la preponderancia de su nombre en la plaza de Catanzaro, donde fué roto su ejército y herido su rostro, no hay duda que en la mar no conoció rival en su época, á favor de los marineros y soldados aragoneses y catalanes.

Si hubiéramos de penetrar en los mas famosos hechos de la historia general para ensalzar las heroicidades de nuestros predecesores, ¡cuánto podriamos decir en honra y pró de aquellos pocos que llevaron sus armas al Oriente contra turcos y griegos, con tan varia, pero gloriosa fortuna! Allí les viéramos primero contener los progresos de los enemigos de la Grecia, vana sombra de su nombre: despues convertir sus armas contra aquellos mismos á quienes habian favorecido, y últimamente hacerse dueños y señores de un nuevo estado. Tendriamos ocasion de observar la valentía de su espíritu para acometer empresas superiores á sus fuerzas, y la facilidad de sus manos para acabarlas venciendo: viéramos en fin, en los llanos de Macedonia, sobre las costas de Tracia y en las provincias de Tesalia y de Beocia, atropellando el poder de príncipes y reyes por aquel corto número de aventureros. Es verdad que, servidores del rey don Fadrique, la mayor parte se habia amaestrado en la famosa escuela de Roger de Lauria, y no pocos habian sido los conquistadores de su gloria y los instrumentos de sus triunfos.

Sus expediciones navales no fueron tan venturosas como cumplía á la fama de su empresa, porque tampoco eran tales sus recursos que pudieran hacer frente á las necesidades de semejante guerra: pero si no fueron capaces de castigar en el agua á sus poderosos enemigos, bien supieron defenderse de superior armada entre Paccia y el cabo de Gano, donde solamente por la fingida amistad de traidores genoveses pudo ser rendido Berenguer de Entenza, y destruida su pequeña escuadra. Por lo demás, los soldados hicieron su deber: galera hubo que barada la proa en tierra para mejor defenderse, resistió desde el castillo de popa á diez y ocho naves enemigas, hasta que no le quedó con vida un solo hombre de los que en ella combatieron; y no faltaron en diverso parage soldados animosos que, al entender la triste nueva de sus compañeros, adelantaron la hazaña de Hernan Cortés para imitar la de Agatocles, dando bar-

reno en la rada de Galipoli á las pocas naves que les ofrecian fácil retirada, por no perder el fruto de sus trabajosas conquistas.

La de Menorca por el rey don Alfonso III en 1288: la toma de Ceuta cuando las fuerzas marítimas de nuestras provincias orientales acudieron en auxilio de las castellanas para el sitio de Gibraltar en 1309. La interpresa de los Ger-ves, que hizo tributario de la corona de Aragon al rey de Tunez en 1315: la batalla naval del golfo de Caller acaecida en 1323, por la cual tambien fué obligada la república de Pisa á rendir párias á la misma corona: en 1252 la no menos célebre victoria de Alguer, donde los genoveses vieron destruida una de sus mejores flotas, y en poder de los españoles 39 galeras y 3200 hombres, además de 8000 que habian perecido en el combate; y por último, las frecuentes espediciones que se hicieron por las armas de Aragon para conservar en Italia las posesiones adquiridas en fuerza de sacrificios inmensos y hazañas fabulosas, hasta la época del rey Católico, son en la historia testigos elocuentes é imperecederos de los laureles que alcanzó la marina española del Mediterráneo, hasta la reunion de ambas coronas en la córte magnífica y potente de Fernando V é Isabel I.

Si hubiéramos de continuar detallando tan curiosa narracion, sin duda des-pertariamos agravios difíciles de satisfacer respecto á la navegacion de las otras provincias españolas: porque si bien hasta el siglo XIII nada hay de notable en los hechos de las flotas pertenecientes á la corona de Castilla, tambien es cierto que desde aquella época compitió muy ventajosamente con sus émulos y rivales.

Dió calor á la organizacion de la marina de guerra en Castilla la comercial que siempre sostuvieron los vizcainos y cántabros, primeros pescadores de la ballena, como que en el siglo X ya eran considerados grandemente en las naciones marítimas de Europa, así como la de Cataluña, que á la vez se entretenia en sus contrataciones y cambios en los mares de Levante y en los puertos de Andalucía.

Los monarcas de la edad media no se desdénaron de promover los adelantos del arte, á pesar de los instintos guerreros que naturalmente les distraian de todas las ciencias útiles: y si es admirable la creacion de la *Orden militar de Santa María de España* por inspiracion del sábio del Alfonso, en el año de 1273, esclusivamente *para premiar los fechos de mar*, no debe sorprendernos menos la acumulacion de honras y fueros que hizo don Sancho IV á favor de la marina mercante de Guipúzcoa, inventando restricciones para las naves estrañas que venian á cargar en nuestros puertos, á la par que las españolas gozaban de muy considerables franquicias y libertades.

Ya en los primeros años del siglo XI se habia ordenado el fuero de Leon, y en él consignándose varios derechos á favor de los mareantes del reino de Galicia que por los maestros de las naos fuesen armados. Por ellos se concedia á cualquier marinero condenado á muerte la distincion de morir como los hijosdalgo, libre de afrenta, y en su industria se les autorizaba para estraer su quintalada de toda mercadería que trajesen por la mar; si fuere sardina, cinco millares; si otro pescado, cuatro quintales; si vino, el cuarto de un tonel; si pan, cuatro fanegas, y

si fuere sal medio moyo, sin pagar por esto diezmo ni derecho alguno. Por los mismos años don Raimundo III, conde de Barcelona, concedió el propio derecho de la libertad del quinto á sus súbditos, y no hay duda que ambos privilegios se tendrian presentes por los prohombres de la ribera de Barcelona, para fundar su código marítimo con el título de *Ordinationes Ripariae*, en 1258.

Echadas las raices á tan consoladora justa proteccion, no fueron escasos los frutos que de ella se recogieron, tanto mas abundantes cuanto mas se reprodujeron las confirmaciones de sucesivos reyes. Don Eernando IV no solo sancionó cuantas ventajas habia dictado su padre en pró de la marina y puertos de sus dominios, sino que aumentó su catálogo con otras nuevas, llegando á establecer juzgado privativo y peculiar para la gente que navegaba, de donde resultó el sistema de matrícula que aun hoy se conserva.

Mas pródigo el rey don Alfonso XI quiso asegurar la pujanza de su marina por medio de sueldos fijos que señaló á cuantos patronos y tripulantes venian con sus naves al servicio de la corona, y al efecto se apropió las rentas y obenciones de todas las escribanías del reino, con las cuales no hay duda que habrá podido asistir con profusion á tan importante objeto.

El justiciero don Pedro, con su aficion constante á las cosas de marina, multiplicó los privilegios á la mercante de sus reinos, conservando además los que de sus predecesores tenia. Ni otra cosa podia esperarse del monarca que, sobre ser el primero de los de Castilla que se embarcó para mandar personalmente sus flotas, gustaba de presenciar en los puertos las mas groseras maniobras de sus bajeles, y no se desdenaba de asistir á la pesca de los atunes, confundido entre los mas pobres de sus vasallos. Esta circunstancia sin duda le aconsejó la abolicion del servicio de fonsadera en favor de los marinos de su reino (4).

Existian, sin embargo, ciertos impuestos sobre la industria marítima, á los que los reyes de Castilla no habian podido renunciar por las cuantiosas sumas que necesitaban para asistir poderosamente á la guerra contra infieles. Pero como la coronacion de don Enrique II, despues de la trágica muerte de su hermano, amortiguó las turbulencias propias, y puso en circulacion los inmensos tesoros del rey difunto, le fué fácil al nuevo monarca ceder agradecido en pró de sus súbditos una parte de los pechos que constituian las rentas reales; y del beneficio fueron partícipes los mareantes de las costas pertenecientes á la corona de Castilla, los cuales quedaron libres de cuantos derechos pudieran entorpecer su co-

(4) Para dar á conocer la aficion del rey don Pedro á las cosas de marineria, creemos oportuno manifestar que entre sus alhajas eran muy consideradas y de gran valor una *nao* de oro y una *galea* de plata que habia mandado construir en Sevilla con riquisimas guarniciones de aljofar y piedras preciosas. Las riquezas de aquel célebre monarca eran inmensas, tal vez las mayores que tuvo reunidas rey alguno en Castilla. Lo sabemos por su testamento que original hemos visto en un convento de monjas de Toledo, del que fué priora una hermana de don Pedro, poseyendo ademas una copia de dicho testamento por la bondad con que nos ha favorecido su actual mayordomo. Solo en mandas para limosnas, fábricas y misas, ordenó que se distribuyesen 10,700 doblas de oro castellanas y 100,000 marroquies, pudiendo inferir de tan considerable cantidad cuál seria la que dejase á sus hijas legítimas y á su hijo natural, sobre las 260,000 que en el testamento se consignan para distribuir entre aquellas y este. No decimos nada de las alhajas, porque su valor aun en nuestros dias seria inapreciable.

mercio. Don Juan I continuó con aprovechamiento el sistema de sus predecesores, y don Enrique III, ansioso de fomentar y promover la construcción de vasos mayores en sus astilleros, promulgó una ley en Talavera á 12 de marzo de 1397, por la cual, escluyendo de todo cargamento en sus puertos á los buques extranjeros siempre que los hubiera propios, mandaba que fuesen preferidos en igualdad de circunstancias los de mas á los de menos toneladas, imitando en esto al rey don Jaime I de Aragon, que habia mandado una cosa parecida por los años de 1227.

El mismo don Enrique ordenó á la vez que los buques extranjeros no pudiesen cambiar sus mercancías por oro ni plata, y sí únicamente por otros géneros del reino, dando así fácil salida á nuestras producciones, y aprovechándose de las estrañas con retencion de la moneda en nuestros reinos. Esta ley se repitió por don Juan II y se confirmó por los reyes Católicos en 1480.

Las Córtes se ocuparon tambien en diversas épocas en promover los adelantos de la marina, ya acordando la construcción de vasos mayores, ó bien concediendo nuevas franquicias y privilegios á favor del comercio y de las tripulaciones. En 1422 creyeron oportuno suplicar al rey que se organizasen fuertemente las armadas de Castilla para persecucion de los piratas y defensa de las costas: en 1436 hicieron notar á la corona la falta de navíos grandes que tan necesarios se juzgaban para escoltar las mercaderías que se llevaban á Flandes, Francia y Bretaña, y en Madrigal insistieron sobre la propia peticion, cuando ya el rey habia tomado respecto á ella algunas providencias. En 1482 se concedió á los cómitres mercantes de Sevilla el derecho de usar en sus armamentos las armas que mejor estimasen en propia defensa: y en 1479, cuando tan frecuente se habia hecho la navegacion á las costas de Africa, espidieron los reyes Católicos una cédula en Trujillo á 17 de febrero, mandando hacer armamentos marítimos *para que los naturales destos reinos anden y estén pujantes por la mar, los unos para ir á facer dichos rescates* (el comercio con las costas de Guinea en el rio del Oro) *y los otros para los defender y segurar*. Entre tanto los catalanes avanzaron tambien en su legislacion marítima y comercial, hasta consignar lo mas esquisito de ella en su célebre código ó libro del Consulado del Mar, que se imprimió por primera vez en Barcelona, cuando ya el siglo XVI se habia empezado.

No hay duda que el sistema protector adoptado por los monarcas en las diversas épocas de que hemos hecho mérito, robusteció progresivamente el poder marítimo de España, hasta que el invariable destino de las naciones marcó á la nuestra el período de postracion del que trata de salir, aunque paulatinamente, en los borrascosos tiempos que vamos atravesando.

No menos afortunada que la de nuestras provincias orientales, la marina castellana tuvo ocasiones varias en que acreditar las inmensas ventajas que reportaba á la nacion dicho sistema, presentando armadas y alcanzando triunfos de tal magnitud, que la hicieron un lugar muy distinguido entre todas las naciones del continente.

La conquista de Sevilla por el Santo rey don Fernando III es uno de los acontecimientos más notables en los anales de aquella, por la parte activa que desplegó en la más pronta rendición de la ciudad, burlando los ardidés que con frecuencia empleaban los sarracenos para incendiar las naves cristianas que concurrieron á la empresa, y rompiendo por último, el puente de Triana. Este acontecimiento, que en vano quisieron estorbar á todo trance los moros de Sevilla, no solo comunicó los dos brazos principales de la ciudad, sino que dejó harto flaco para defenderla el ánimo de los sitiados.

No deja de ser curioso el modo de proceder que en aquella operacion se tuvo. Escogidas entre todas las dos naves más gruesas y fuertes de la flota, enderezaron sus proas río arriba y á toda vela contra el puente, que era de barcas, muy bien fabricado. En las gavias (1), por orden del rey se pusieron sendas cruces para exaltacion del nombre cristiano, con tanto más mérito, cuanto que esto fué el día de la Santa Cruz de Mayo. En tal disposicion embistió primero la nave más avanzada; pero su empuje fué de escaso efecto, y el puente se conservára impenetrable á no sobrevenir la otra nave, cuyo choque fué tan récio que dividió por mitad el puente de barcas, atravesándole con marcial denuedo y aplauso universal de los espectadores cristianos.

La flota que pudo aprestar el santo rey inmediatamente de conquistada Sevilla para marchar contra la plaza de Cartagena; sus buenos deseos de llevar la guerra al Africa con gran confianza en su poder naval; y sobre todo, el portentoso armamento de ochenta galeras, veinte y cuatro naves y muchas galeotas, leños y bajeles de menor porte, que se destinaron al sitio de Algeciras, fueron naturales consecuencias del estímulo que promovieron los reyes para la construccion y comercio en nuestros puertos y atarazanas. Ejemplos tenemos vigentes de poderosas naciones que á semejantes causas son deudoras de la preponderancia que hoy disfrutan entre todas las marítimas del mundo, y bien será fijar la atención en esta página de nuestra historia, para indagar los efectos que pudieran producir en el día semejantes aplicables disposiciones.

Continuaríamos el catálogo de las importantes victorias que alcanzó la marina de nuestros reinos, si hubiera de entretenernos su historia anterior á la época que para esta hemos fijado: mas ya que así no cumpla por consecuencia de combinados límites, nos concretaremos á mencionar de paso aquellas acciones de más bulto, que tanto influyeron sucesivamente en nuestra, á la sazón, naciente preponderancia.

Las naciones que tuvieron la mala estrella de hacerse enemigas de España en aquellos tiempos, y más particularmente los árabes, alcanzaron repetidas ocasiones de arrepentirse al ver invadidos sus puertos y destruidas sus más pujantes armadas. Testigos fueron de esta verdad las fuerzas marítimas de Aben-

(1) Las gavias no significaban entonces lo que hoy significan: segun Cobarrubias, eran unas jaulas de mimbres que se fabricaban en la parte superior de los mástiles, de donde se infiere con escasa duda que fueron las que en el siglo XVI se llamaban gatas, y servian más particularmente de atalayas en las embarcaciones.

Juceph , rey de Marruecos , cuando en su tránsito de Algeciras á las costas de Africa fueron incendiadas por las españolas que las acometieron , esceptuándose de tan doloroso resultado únicamente trece navíos , que cargados de gente , víveres y pertrechos , quedaron en poder de los vencedores ; las aguas de Tanger , donde fué derrotada ocho años despues la mas potente armada de los sarracenos , facilitándose á nuestras armas la conquista de Tarifa : la plaza de Gibraltar , desde cuyos adarvés contemplaron desconsolados los defensores la parte activa que en su mas pronta rendicion tomaron las naves de los cristianos , estorbando todo género de socorros , y no menos la de Algeciras en tiempo de don Alfonso XI , aun cuando habia tenido antes la buena dicha de rechazar el poder de don Fernando IV .

Los portugueses tuvieron , asimismo , ocasiones repetidas en que probar con grave riesgo y notables pérdidas la preponderancia de las nuestras sobre sus armadas , durante los reinados sucesivos del citado don Alfonso XI y siguientes hasta los reyes Católicos ; pero sobre nacion alguna tremoló mas potente el pendon de Castilla que sobre la inglesa , cuando tuvo esta la desgracia de librar batalla naval á nuestra flota sobre las aguas de la Rochela en el año de 1371 , mientras don Enrique de Castilla se entretenia en el sitio de Carmona .



Mandaba nuestras galeras , que no pasaban de doce en aquella gloriosa jornada , el almirante Micer Antonio Bocanegra , el cual las conducia en ayuda del rey de Francia : pero antes de llegar á su destino avistaron á treinta y seis naos inglesas de las mejores y mas bien dotadas entre cuantas aquella nacion tenia . Por fortuna de nuestra armada , se habian provisto las naves españolas

de algunas piezas de artillería de fuego para la guerra, siendo aquella vez la primera que, según autores respetables, tuvieron uso en las embarcaciones tan destructores agentes, y el efecto irresistible de los disparos, no menos moral que material, facilitó la completa destrucción de la armada enemiga, cuyos buques fueron todos prisioneros, incendiados ó echados á pique (1).

El Almirante de la flota castellana no se adormeció entre los laureles de tan singular victoria; antes por el contrario, dió calor á la guerra castigando con talas, presas é incendios las costas británicas. También los célebres almirantes don Diego de Mendoza y don Pedro Niño repitieron los triunfos de nuestras flotas en ambos mares, por las aguas del Guadalquivir y sobre la marina de Inglaterra, de suerte que no habiendo poder bastante capaz de competir con el nuestro, apenas hubo nación de las enemigas que no se apresurase á capitular paces, que por lo regular siempre nos fueron en extremo ventajosas, mucho mas

(1) Son varias las opiniones que han luchado sobre el origen de la pólvora y su inmediata aplicación á la guerra desde que el espíritu investigador ha tratado de fijar á todas las cosas su verdadera época. Nosotros antes de ahora nos hemos apartado de la comun opinion, apoyados en razones de tanto peso que no pueden ser cuestionables, para asegurar que no fué en Alemania ni en Inglaterra donde primero se conoció la pólvora entre todas las naciones de Europa: y sobre haber atribuido á su invencion un origen harto mas remoto y bien distinto del que generalmente se reconoce, hemos probado tambien que fué en España, sobre nuestro continente, donde primero se espermentaron sus efectos. (Véase el *Album del ejército*, tomo 4.º, pág. 421 y siguientes). Prescindiendo, pues, en este lugar de todo aquello que relacion no tenga con el principal objeto de esta obra, haremos las observaciones oportunas para destruir el escaso fundamento en que está apoyada la opinion, sin embargo respetable, de los autores que han marcado en la batalla naval de la Rochela la circunstancia que origina esta nota. Poco minuciosos nuestros escritores de los siglos postreros de la edad media, y menos aficionados á profundizar los hechos que inmediatamente estaban fuera del alcance de sus conocimientos, no se cuidaron de consignar con especial atencion y aparato de detalles, aquellas circunstancias que, como el uso de la pólvora, serian mas ó menos tarde de un efecto considerable para los progresos del arte de la guerra. Así fué que solamente á la ventura se encuentran dispersas en sus libros algunas citas de tan cuestionado agente; y como en competencia con este descuido concurren hábiles estranjeros haciendo alarde de inventores, fuéles fácil ofuscar la razon de los descuidados, y dominar completamente la de la ignorante muchedumbre. Por esto se dió á la pólvora un origen muy posterior al uso que de ella habian hecho en nuestro territorio y en nuestras marinas los españoles y los árabes; y dominadas así las inteligencias, no se pensó mas en rebatirla fabulosa invencion, que si se tratara de una cosa de poco momento. Mas tarde ya fué menos difícil el conocimiento de la verdad por el estudio que se hizo de las lenguas estrañas que, por su intimidad con la historia nacional, se conceptuaron de indispensable uso entre los sábios y eruditos: y por la de los árabes hemos venido en conocimiento de muchas artes y ciencias útiles que no conociamos ó las apropiabamos falsas procedencias. Fué entre los descubrimientos hechos por este medio, el de la pólvora el que mas completamente ha facilitado recursos para reprobar su mal aplicado origen, porque en muchas y muy doctas historias de la edad media que de las cosas de España escribieron los árabes, se encuentra citado el uso de ella en nuestras guerras, tanto terrestres como marítimas. Concretándonos á estas, nos haremos cargo en primer lugar de la crónica de don Alfonso VI de Castilla, parte de la cual refiere Pedro Megia en su *Silva de varia Leccion*, y advertiremos que en ella se habla de una batalla naval habida entre los moros de Túnez y los de Sevilla, cuyos navios traian ciertos tiros de hierro con que tiraban muchos truenos de fuego. Corresponde el reinado de dicho don Alfonso al último tercio del siglo XI; pero el hecho referido tuvo lugar en el primer año del siguiente. El poeta granadino Abu-Hasan ben Bia que escribió en el siglo XIII, al describir las armas ó instrumentos bélicos que usaban los españoles, dá á conocer lo mucho que se servian de la pólvora: y aunque nos apartemos de las cosas de España, puesto que el objeto es ilustrar la opinion acerca del primer uso de la artillería en las naves, que no fué, como se cree, en la batalla de la Rochela, concluiremos haciendo particular mencion de lo que dice don José Antonio Conde en su historia de los árabes en España, cuando refiere el sitio y toma de Maedia por el rey de los almohades Addelmumen en el año de 1160, sobre el continente africano. Dice aquel sábio escritor que por el teson de los defensores de la plaza, que eran cristianos de Sicilia, los sitiadores la batieron con truenos, *asi por mar* como por la parte de Mediodía. Finalmente, en las memorias que de su reinado escribió don Pedro IV de Aragon, dice el monarca refiriéndose al año de 1359, doce años antes del combate naval de la Rochela, que una de sus naos defendió la entrada del puerto de Barcelona, con los tiros de una lombarda, destrozando los castillos de otra nao castellana, y llevándole un pedazo de palo mayor con que se retiró desarbolada.

para el comercio de nuestros puertos y buques de flete, que obtuvieron grandes rebajas en los derechos de bandera. Ya en el primer año de gobierno de don Pedro, el rey de Inglaterra Eduardo III habia concebido muy sérios temores por causa de nuestra pujanza marítima; como que se dejó decir en ocasiones varias, que los españoles intentaban alzarse con el dominio de los mares, pues no de otra suerte se debia juzgar en vista de las presas é insultos que frecuentemente hacian á los navegantes súbditos de su corona; y de aquellos temores resultó un convenio ajustado en Lóndres el año 1351, y firmado por comisionados de las villas marítimas de Castilla y Vizcaya, con el mencionado monarca, dirimiendo cuantas diferencias hasta entonces se habian suscitado en el comercio de ambas naciones. Tambien se verificó otro semejante dos años despues entre los habitantes de Bayona y los mismos comisionados. El primero lo cita con frecuencia en sus obras de marina el señor Navarrete, y ambos los hemos compulsado en el cuerpo universal diplomático, así como tambien nos hemos hecho cargo del célebre código del consulado de Barcelona, que puede considerarse, de la moderna jurisprudencia mercantil, el verdadero fundamento. Pero lo que mas debe halagar el orgullo nacional respecto á nuestra marina militar de aquellos tiempos, es ver consignada en extranjeras crónicas la circunstancia de que á ella estaba encomendada la defensa de otros reinos y la importancia de sus armas. Así lo dice el P. Daniel en su historia de la Milicia Francesa, refiriéndose á su propia nacion, cuyos monarcas tenian en gran estima nuestra alianza, por las ventajas que alcanzaban con nuestra marina siempre que á su servicio podian lograrla: y esto es tanto mas elocuente en pró de los adelantos que hemos indicado antes de ahora, cuanto mas humildes fueron los principios de que nacieron tan portentosas causas.

Puédese decir que en el primer tercio del siglo XV las naciones europeas conoedoras de nuestra pujanza supieron respetarla; y á favor de una paz, que sin embargo no llevaban á bien, la marina castellana tomó nuevo impulso y sirvió grandemente para facilitar la conquista de las Canarias, que desde el segundo año de aquel siglo se estaba verificando. Pero al llegar los últimos años de don Juan II, que murió en 1454, repitieron nuestras armas sus anteriores triunfos, primero sobre la costa de Gibraltar contra las fuerzas coaligadas de Túnez y Tremecen, y despues ayudando á los franceses en el sitio y rendicion de Bayona.

En esto sorprendió á los reinos de Castilla la época infeliz de don Enrique IV con sus ambiciones, su corrupcion de costumbres, sus privanzas y sus trastornos, causas fatales de una decadencia perpétua, á no habernos concedido mejor estrella en la reina Isabel la inmediata sucesora, el único y mas eficaz antidoto capaz de remediar tantos desastres.

Corramos un velo sobre aquellas miserias para que no exista un libro mas que las cuente, ya que tanto cegaron las fuentes de la pública prosperidad, aun que tengamos que indicar de paso la decadencia que por ellas esperimentó la marina castellana. Afortunadamente la reunion de las coronas respectivas de

Isabel I y Fernando V facilitó en este, como en los otros ramos de nuestra organizacion, muy inmediatos reparos, y aquella época desastrosa la vió pasar nuestra marina rápida como una nube que apenas empaña el horizonte.

En 1481 ya pudieron los reyes Católicos desprenderse de treinta navíos que se armaron en Vizcaya para arrojar á los turcos de la importante plaza de Otranto, que habian ganado á los italianos; y cinco años despues asistieron asimismo con poderosa armada en sus guerras marítimas al rey de Nápoles. El ilustrado Clemencin, en su elogio de la reina doña Isabel, nos dice que fué personalmente aquella señora á los puertos de Vizcaya para disponer el armamento naval que habia de proteger su gigante empresa; y todo cuanto de aquella época se ha escrito nos afirma la honrosa parte que cupo á la marina española en la inolvidable conquista de Granada, desde cuyo punto tomará cuerpo detallado la proyectada narracion de esta historia.

No fué menos notable la marina castellana en organizacion, que lo era entonces en poder y fuerza, porque el santo rey, queriendo regularizarla subordinando las clases para mejor ser dirigidas en las ocasiones, creó el título de *almirante de Castilla*, espresamente para el mando de las flotas navales, por mas que el tiempo, la desidia y otras causas lo destinasen despues á muy diversos empleos. Fué la creacion de tan alto cargo por los años 1245, y para que podamos conocer detenidamente sus atributos, no será agena de este lugar la esplicacion de sus particulares circunstancias. Almirante equivale á capitán general de la armada, con tan alto poder cuando vá en ella como el mismo rey tendria. Habia de ser entonces de muy distinguido linage, con el objeto de que su buen porte en el desempeño de tan especial cargo no oscureciese la reputacion de sus mayores, y aquí se vé claramente de dónde parte la exigencia usual de nobleza á toda prueba, que hasta nuestros dias fué precisa condicion que acreditasen los que pretendieron seguir la carrera de la armada. Como se necesitaba en todas las otras suertes de milicia, el Almirante habia de ser hombre de gran esfuerzo, y valiente, y entendido en las cosas de su cargo, y muy justo para disponer ó intervenir con equidad en el repartimiento de las presas.

Es muy curiosa la narracion del acto en que recibia la investidura ó posesion de su cargo el almirante, desde la época de su creacion hasta que por la primera vez se perdió su uso en nuestras armadas. A la manera de los caballeros de la edad media, habia de velar sus armas en la iglesia por toda una noche, despues de la cual, puesto en presencia del rey, vestido con ricos paños de seda, recibia de este una sortija en el dedo índice de la mano derecha como insignia de su cargo. En la propia mano le colocaba inmediatamente el monarca una espada, como símbolo del poder que recibia; y en la izquierda el estandarte real en señal de acaudillamiento. En tal estado el Almirante pronunciaba con toda solemnidad formal juramento de no escusar la muerte por amparar la fé, por acrecentar la honra y el derecho de su rey, y por el pró y bien comun de la patria, prometiendo guardar y ejecutar lealmente cuanto á su cargo se encomendaba.



A los almirantes seguían en autoridad los *cómitres*, cada uno en su respectiva nave. Estos eran los capitanes de los navíos, galeras, etc.; y tal poder tenían sobre las gentes de su jurisdicción como el Almirante en toda la flota ó armada. Su calidad también era de cuenta, y nadie más que el rey podía nombrarlos, haciendo antes muy científicas pruebas de su oficio en presencia de doce hombres experimentados y *muy sabidores de las cosas navales*. Así examinado cada *cómitre*, con juramento que de su idoneidad se recibía á los examinadores, se le daba la investidura de su oficio, vistiéndole de paños bermejos, y poniéndole en la mano derecha un pendon con las armas reales: de este modo tomaba posesion del navío de su cargo con especial acompañamiento, al son de trompas y añafles, que componían la música militar de aquellos tiempos. El rey don Alfonso el Sábío en sus leyes de partida dice: *E porque ellos son jueces de los pleitos, é cabdillos de las campañas que en los navíos traen, deben ser fechos é escogidos de manera que hayan aquellas cosas que dijimos del Almirante*; es decir, acreditado esfuerzo, estricta legalidad y juicio experimentado. Este oficio degeneró tanto andando los tiempos, que en el siglo XVI ya no tenía más incumbencia el *cómitre* que atender al buen orden y castigo de los remeros:

pero en cambio se crearon los empleos de capitán y patrón; el primero para sustituir al cómitre en su cargo respectivo, y el segundo para tener cuenta y responder al materialismo de la nave.

El *naoher* era entonces ni más ni menos que el piloto de nuestros tiempos. También había de ser examinado sobre los cuatro puntos capitales de su oficio, á saber: el conocimiento práctico de los mares, el valor para acometer empresas de grande esfuerzo, el buen entendimiento para aconsejar al Almirante ó al cómitre en los casos dudosos, y la lealtad para bien servir por el acrecentamiento de su patria y por la honra de sus reyes. *E si despues desto, dice el rey don Alfonso, por su engaño, ó por culpa de su mal guiamiento se perdiessse el navio ó rescibiessen grand daño los que en él fuessen, deve morir por ello.* El nombre de *naoher* se convirtió en piloto antes de terminarse el siglo XV.

Entendíanse por *proeles* los hombres de guerra que se ponían en la proa de cada vaso para acometer y herir los primeros en los combates, de donde se infiere la costumbre que entonces era usual de acometerse las naves por la proa. Al comenzarse el siglo XVI, ya los *proeles* no eran hombres de guerra y sí únicamente marineros preferentes. Cerca de los *proeles* iban por las bandas otros llamados *alieres*, del nombre *alas* que se daba á los costados de los buques, y ellos tenían el propio encargo que aquellos, bien que en puesto diferente. Había además de la propia condicion los *sobresalientes*, tales como ballesteros y otros hombres de armas, cuya misión era defender á los que iban en las naves disparando ó lidiando con los enemigos, según las ocasiones lo exigiesen. Al comenzarse la época de nuestra historia, esto es, cuando el intrépido Colón descubrió el Nuevo-Mundo, ya las naves no tenían dotación fija de soldados, y así continuaron hasta que se organizó la armada de la Santa Liga, cuyo caudillo fué don Juan de Austria.

Para que clase alguna no se olvide en la explicación que vamos haciendo, conviene advertir que además de las ya dichas había en las naves otros oficiales (1) ó *marineros* para entender en el servicio de la vela, *é facer*, según las leyes ya citadas, *otras cosas que les mandaren los naoheres, asi como echar las áncoras é tirarlas, é atar el navio en el puerto*; y también aquellos que tenían á su cargo las provisiones de boca y guerra, lo mismo que el repuesto de jarcia y demás indispensables circunstancias de las naves. Se infiere además, por algunas palabras oscuras de las propias leyes, que estos hombres tenían ciertos cabos á los cuales honraban y obedecían por superiores. Pero donde más se aclara esta circunstancia con otras no menos notables para la mejor inteligencia de este punto, es en el estudio detenido de las *Ordinacions de tot veixell qui s'armará per anar en cors, é de tota armada que s'faca per mar*, las cuales ordenanzas se pro-

(1) Esta palabra no tenía en los tiempos antiguos la significación que hoy se le acomoda, con particularidad en los ejércitos y armada. Derivada de oficio, se acomodaba á todas las clases bajas que eran especiales, de suerte que en aquellos se decían oficiales los cabos de escuadra, tambores, y hasta el verdugo, cuando cada tercio llevaba el suyo, y en las armadas dábase igual nombre aun á los simples marineros.

mulgaron en Cataluña por aquellos tiempos. Segun ellas, toda la gente de guerra, como eran ballesteros y hombres de armas, tenia su comandante inmediato llamado *condestable*: en cada embarcacion armada habia un maestre de raciones con el nombre de *senescal*, y se llamaba *cominal* al contra maestre. Como en Castilla, cada nave de las de Cataluña, tenia su cómitre, y un *nochero mayor* que era el piloto (1).

Además del almirante habia en las naves un capitán que le sustituia en las ocasiones, y aun tenia cuenta de arbitrar entre aquel y los súbditos cuando la justicia ó el derecho de cada uno se torcia; así se infiere, al menos, de sus obligaciones, como que en ellas se dice: *Debe manifestar y espresar todo lo que el almirante debe dar á cualquiera hombre de la nave, y si el almirante no se lo cumple, él con la tripulacion de la nave se lo debe mostrar y pagar hasta que se cumpla. Y mas adelante: Debe guardar la parte en la nave así de los mayores como de los menores, de modo que cada uno tenga su derecho.* Semejante intervencion en los actos de la cabeza principal de la armada no debe extrañarse, por cuanto el mismo capitán que estaba obligado á ajustar sus cuentas á todos y á cada uno de los individuos de la nave, no podia verificarlo sin la asociacion á sus trabajos de tres popeles, tres clavarios (2), tres proeles, tres ballesteros y tres hombres de armas.

Y ¿qué juicio deberiamos formar de la indispensable obligacion que el almirante tenia de dar anticipada cuenta á la tripulacion de todos sus actos? En el capítulo primero, párrafo nueve de las *Ordenanzas de los armamentos marítimos para la guerra del corso* (3) se dice: *El almirante debe pedir parecer á toda la tripulacion cuando quiera partir de un parage; cuando quiera pedir prestado ó apoderarse de algo de sus amigos en la navegacion, cuando quiera acometer, cuando quiera trocar la nave ó la jarcia ú otro aparejo y quiera dar tornas por ello.* Esta rara condescendencia de las leyes no podia menos de estar basada en la inteligencia y madura condicion de los subordinados. ¿Cuáles, si no, serian los efectos? El cabo principal de la armada no podria jamás llevar á su cumplimiento las mejores concepciones de su esperiencia, si una ciega confianza por parte de los súbditos no le asegurase de sus voluntades para secundarla. Por otra parte, las leyes tenian previstos con severas penas los casos de insubordinacion que tales derechos pudieran traer consigo; y así hay un párrafo en el propio capítulo que dice: *El almirante puede hacer justicia hasta cortar orejas y dar baquetas en la nave.... Puede tambien ajusticiar á todo hombre que*

(1) Aquí debemos hacernos cargo espresamente del artículo que trata de los nocheros en las ordenanzas de que nos estamos ocupando, por cuanto en él se establece que toda nave de 100 marineros de tripulacion, debia llevar 24 *proeros* ó *popeles* y 46 *nocheros menores*. Estos hombres eran oficiales prácticos espresamente para las maniobras, y sin duda corresponden á los que en las armadas de Castilla se coñocian con los respectivos nombres de *alieres*, *proeles*, etc., los cuales ademas de su cargo en la navegacion, estaban obligados á pelear en las ocasiones de la manera que hemos dicho.

(2) El *clavario* era una especie de tesoro á cuyo cargo se hallaban los intereses de la nave.

(3) Tenemos á la vista el testo lemosin, pero hacemos uso por mas inteligible de la traduccion castellana.

rompa arca, bala ó fardo de géneros, y á todos los que no obedezcan el mandato de los superiores que anden en la nave. El rigor de esta ley, cuando las voluntades y afecciones podian dividirse por mitad, y la circunstancia de no estar atestadas las crónicas coetáneas de desafueros y rebeliones en los armamentos navales, prueban suficientemente que no eran concesiones ridículas las que daban á la tripulacion una intervencion tan directa en los acuerdos mas graves del almirante.

Todos los armadores, capitanes ó cómitres, tenian obligacion de embarcar un escribano en sus naves respectivas para dar fé de cuantos acontecimientos notables tuviesen lugar en travesías, encuentros, batallas, defunciones, naufragios y pérdidas. Autorizaban las cuentas de cada individuo en particular y las generales de la nave, y actuaban por último en las causas que se suscitasen en cualquier concepto. Los capellanes, médicos y cirujanos tambien se conocieron en las armadas por aquel tiempo. Sin embargo; hemos advertido la falta de capellan en la dotacion de dos galeras que se armaron en Barcelona y se revistaron en Portvendres el año 1366, para marchar al servicio del rey de Castilla; y esto prueba que aquella dignidad no era reputada aun por indispensable en el servicio de las armadas. Nos confirma en esta opinion la falta que de ellos se advierte en cuantas relaciones y estados marítimos hemos visto posteriores á las leyes que nos sirven de pauta, y mas particularmente algunos capítulos de los que en su libro de los *Inventos de marear* escribió, en tiempo del emperador, el célebre arzobispo de Mondoñedo y coronista de S. M. don Antonio de Guevara.

Las guarniciones de gente de guerra consistian mas particularmente en *ballesteros y hombres de armas*: estos tenian por absoluta obligacion la de morir antes que permitir en los combates que fuese atropellada la persona del almirante, de la cual eran esclusiva y constante guardia (1): aquellos habian de usar cada uno dos ballestas de dos pies y otra de estribo, con trescientas saetas, y unos y otros tenian por armas ordinarias, cota de malla, coraza ó coselete, muslera, capacete de hierro, sable y dos garfios.

Esta ley está en armonía con la 9.^a del título 24, partida segunda, que tratando asimismo de como los navíos han de ser bastecidos de omes ó de armas, dice: *E por ende ha menester que hayan para defenderse lorigas, é lorigones, é pespuntos, é corazas, é escudos é yelmos.... é deben aver cuchillos, é puñales; é serraniles, é espadas, é porras é lanzas.... é han de aver ballestas con estribos, etc.*, lo mismo que en las leyes catalanas. Tambien hemos compulsado un inventario de galeras que se halla en la biblioteca del Escorial escrito en lemosin y que pertenece al siglo XIV: en él se hace mencion en el capítulo correspondiente á las armas, de *corazas con gorgueras y capeletes, pave-*

(1) No eran únicamente los hombres de armas á quienes estaba encomendada la salvacion del almirante, por mas que así se infiera de las leyes marcadas mas particularmente á sus obligaciones. En el capítulo 2.^o de las citadas ordenanzas se dice tambien que *todos los hombres de la nave están obligados, por la lealtad que deben al almirante, á salvarle y defenderle á muerte y á vida, en ley de homenaje.*

ses, lanzas, tragacetes, dardos, viratones, lanzas romañolas, dagas y alabardas, garfios, etc.

El número de gente de guerra variaba según las condiciones del buque, y las circunstancias á que iba destinado. Algunas veces pasaban de cien los que llevaba cada galera además de su tripulación práctica, entre ballesteros y hombres de armas, habiendo autores que remontan el número de estos hasta 300, bien que en muy especiales casos, pues en general no solían ir en cada buque más de 200 hombres de guerra.

Ocasiones hubo en que, creciendo exageradamente las dimensiones de los bastimentos que se destinaban á operaciones militares, se les tripuló hasta con 700 hombres de guerra en cada uno, esto á mediados del siglo XIV. Es verdad que habia entonces para el comercio algunas naves de porte de 400 toneladas, y en tal concepto no debe estrañarnos que tal fuera la proporcion de las que estaban destinadas á la guerra. La crónica del rey don Pedro de Castilla nos dice, que cuando aquel monarca se determinó á cruzar las aguas de Ibiza en busca de la armada aragonesa, escogió para su persona una de las mayores galeras que consigo llevaba, tripulándola con 120 ballesteros y 160 hombres de armas, además de los caballeros, guardas y demás gente de la régia comitiva.

Haciéndonos cargo de lo que dice Montaner en su *Crónica dels reys d' Aragó é comtes de Barcelona*, venimos en conocimiento de que las tripulaciones eran por mitad, en las naves de aquel reino, catalanas y latinas: bien que en algunas preferentes no hubiese más que naturales de las provincias de aquella corona. Antes de partir á Sicilia el rey don Pedro III de Aragon dijo á Lauria que armase 25 galeras, de manera que cada una llevase un cómitre catalan y otro latino, y asimismo la mitad de los nocheros y proeros catalanes y la otra mitad latinos; pero los remeros habian de ser todos latinos, y los ballesteros todos catalanes. *De esta forma queremos*, dijo el rey, *que para en adelante se apresten todas cuantas flotas se armaren, sin que por motivo alguno se haga la menor mudanza*. También dijo reservadamente al almirante, que entre aquellas galeras armase cuatro, todas de escogida gente catalana, en las cuales no habia de haber un solo latino, ni hombre alguno de otra lengua. *En ellas*, añadió, *queremos embarcarnos, y partir con el favor del cielo*.

La disciplina de aquellas gentes era estremada. D. Pedro IV promulgó unas ordenanzas penales ó *Capitols del rey En Pere sobre los fets y actes marítims*, por los años de 1340: y en uno de sus artículos se impone pena de la vida al cómitre que con una galera se estuviese en tierra por huir de dos enemigas. Ya hemos indicado en las facultades del almirante de qué manera podia hacer justicia en sus inferiores por los actos de insubordinacion, y no hemos olvidado tampoco hasta dónde alcanzaba el rigor de la ley á los casos de robo ó menoscabo de efectos confiados á la responsabilidad del almirante, capitanes, cómitres ó armadores.

En la manera de pelear habia sus reglas particulares y la táctica naval no era

menos conocida. El orden mas regular de combate era en semicírculo, adelantando las alas, hasta que trabándose aquel con mas generalidad, todas las naves tomaban parte en la pelea. A veces las reservas hacian muy buenos efectos en los momentos criticos de decidirse la victoria. En el Mediterráneo eran la fuerza principal, para el corso y las batallas de todas las naciones, los bastimentos de remos. Antes de conocerse la artillería de fuego, las máquinas militares de la antigüedad servian para comenzar la accion arrojando piedras, grandes dardos y otros efectos del momento, pero esto no ocupaba mucho tiempo el ánimo de aquellos hombres, puesto que inmediatamente aconsejaba la costumbre decidirse por el abordaje, el cual se verificaba aferrándose por la proa las naves contendientes, valiéndose de grandes trancas con cadenas que llevaban á prevencion para evitar á la vez que las fugitivas pudieran alcanzar tierra. Era muy frecuente en el acto de la pelea el uso de la cal para cegar á los enemigos, y del jabon en polvo para hacerles resbalar cuando entraban al abordaje. Las leyes autorizaban y aun prescribian tan desleales recursos, así como tambien la acumulacion y uso del alquitran para incendiar los vasos contrarios.

En el reparto de las presas se advertia una regularidad estraordinaria. Las clases superiores tomaban proporcionalmente las partes del botin que á cada categoría estaban asignadas, y aun entre las inferiores habia algunas mejoradas por las leyes. Los hombres de armas, por ejemplo, tenian cuatro tantos de lo que era la parte ordinaria, y además todo lo que el almirante les prometia en el acto de entrar al abordaje; pero la principal presa que á tales gentes se adjudicaba por reconocido derecho, era la armadura de la cabeza de los hombres de armas enemigos, siempre que se rindieran en los momentos críticos de la pelea á aquellos de quienes vamos tratando, porque si lo hacian pasada esta accion, ó sin que el abordaje tuviese lugar, la tal presa habia de repartirse entre todas las clases. Los oficios especiales tenian esclusivo derecho sobre cuanto se apresaba de lo correspondiente al arte de cada uno. Así, los carpinteros se apropiaban los instrumentos de carpintería, los contramaestres la jarcia, los curulleres las anclas, los escribanos los libros de caja y todos los documentos públicos y particulares, por los cuales solian obtener muy buenos rescates, y lo mismo las demás clases de las embarcaciones.

Para los que conozcan el gusto que en Calaluña se habia desarrollado por la popularidad de los acontecimientos gloriosos en cántigas y trovas del mejor gusto, no será estraño que en las embarcaciones fuesen tambien de vez en cuando algunos dulcísimos trovadores cuya mision era consignar los hechos de armas en sus melodiosas rimas para que los juglares las esparciesen por el viento. Así conseguian realzar el entusiasmo de aquellos valientes que en la gloria popular fundaban su mejor recompensa, y no hay duda que el efecto de las trovas de recientes hechos seria maravilloso, en los momentos de disponerse al combate.

No es una vana suposicion la que nos obliga á consignar como un hecho positivo la concurrencia de trovadores y juglares en las naves de guerra, por mas



que semejante circunstancia no la hayamos visto citada en ningun autor de reconocido crédito, puesto que en el inventario de galeras que hemos visto original, del siglo XIV, se lee el siguiente párrafo (1): *En caso que el almirante ó capitán lleve juglares se les darán paños de cendales, etc.*, y respecto á los trovadores, como entonces los reyes solian embarcarse en las armadas, con particularidad don Pedro IV, á cuya época pertenece el inventario, parece que no debe objetarse duda alguna, cuando tan conocida es la asistencia constante á su córte del dulcísimo Jaime March, del galante Mallol y del belicoso Jorge de San Jorge.

Es verdad que con el tiempo se fué perdiendo semejante costumbre, con otras no menos notables, en especial cuando los instrumentos músicos se multiplicaron y su uso fué comun en los ejércitos de mar y tierra. Tampoco fué la misma hasta los últimos años del siglo XV la táctica de las armadas, porque sus recursos bélicos variaron á proporcion que el uso de la pólvora fué cambiando todas las fases de la guerra.

Las armas ofensivas, concretándonos á las individuales, continuaron con escasas variaciones, y no se desecharon tampoco por completo ni la cal, ni el jabon, ni el alquitran, para destruir al enemigo aventajándose en los combates, pero á las máquinas que arrojaban dardos y piedras sustituyeron los cañones con sus denominaciones especiales, y desde entonces ya no fué considerado de absoluta necesidad el abordaje para completar una victoria. Las armas defensivas tambien sufrieron una alteracion notable mas visible en los hombres de armas, los cuales al llegar á la época de Colon ya iban cubiertos de hierro por medio de bien tem-

(1) Está en lemosin, pero nosotros, para su mejor comprension, lo hemos puesto en castellano.

pladas y compactas piezas. Las costumbres ya no eran las mismas: al menos habian perdido una parte considerable de su pureza, efecto desgraciado, pero indispensable de las épocas desastrosas, particularmente en los reinos de Castilla: y tambien los almirantes y demás cabos superiores de las armadas habian rehusado la participacion á sus subordinados en las disposiciones reservadas de la guerra.

Hasta aquí la organizacion personal, cuyas condiciones creemos haber manifestado suficientemente, pero como no es menos curiosa la general de las naves que servian militarmente, nos ocuparemos de ella en la forma que conviene al mejor conocimiento de aquellos tiempos. Eran dos las clases en que por la mar estaba subdividido el arte de la guerra; la primera en *flota*, que era como si dijésemos por tierra en grande ejército, puesto que se componia de muchas *galeas* y *naves* con gran poder de gente; la segunda en *armada*, que equivalia á las cabalgadas ó guerrillas de las fuerzas terrestres y se formaba de algunos leños corrientes, pocas *galeas* y menos *naves armadas en curso*, es decir, á la ligera. Ya entrado el siglo XVI sufrió alguna alteracion esta nomenclatura, á la cual se añadió la palabra *escuadra*, de donde se deriva la que actualmente se usa, bien que con muy distinto significado, porque entonces *escuadra* no era mas que una cuarta ó menor parte de *flota*, y hoy vale tanto como el conjunto de todas las naves que concurren á una empresa.

Pasando ahora á las circunstancias propias de los bastimentos, y las clases en que estaban divididos en las armadas militares, para completar la fisonomía de la marina española en la época precisa de donde partirá esta historia, comenzaremos por consignar los nombres de los vasos reconocidos como de orden, conforme á la categoría que cada uno representaba.

La *nave* era la embarcacion de mayor bordo; algunos autores apropian este nombre, así como el de *nao* que es igual, y el de *bajel*, á todo género de bastimentos. Nosotros hemos confrontado las diversas definiciones que se han hecho sobre este punto, y tanto por ellas cuanto por lo que arrojan de sí las crónicas y los manuscritos que hemos visto, estamos autorizados lo bastante para asegurar que el nombre de *nao* ó *nave* no tenia nada de comun con los de las demás embarcaciones. Conforme avancemos en el curso de nuestros trabajos, lo probaremos mas completamente: ahora solo nos resta dar á conocer las circunstancias que caracterizaban á las naves en las flotas de guerra.

Las dimensiones de la nave eran las mayores que se conocian en la marina de todas las naciones; así era que de semejantes bastimentos se servian escasamente en las grandes operaciones, y casi nunca en las armas sùtiles. Movíanse únicamente á fuerza de vela, y por esto solian llevar algunas tres árboles, y además una vela latina en la popa pendiente de su entena, en una vara delgada que mas parecia un asta de bandera. De la proa de cada nave salian por lo regular tres espolones, y en esta y en la popa tenia sus respectivos castillos. Las gaviias ó gatas eran completamente redondas, y sobre ellas nada se elevaba en los mástiles, porque cada uno de estos no llevaba mas que una entena.

El ilustre señor primer marqués de la Victoria ha dejado, entre otros, un libro manuscrito de mérito especial, en el que ha delineado, con pasmosa erudición y vastos conocimientos de arquitectura naval, cuantos modelos de bastimentos se han conocido desde los tiempos mas remotos hasta el año de 1756, en el cual dió fin á su obra. De ella tenemos á la vista una nave arreglada en un todo á la esplicacion que hemos hecho, y sentimos infinito que aquel famoso marino se haya olvidado indicar siquiera en sus trabajos las fuentes originarias de su ciencia para la delineacion exacta de sus modelos. El de la nave que tenemos delante nos parece demasiado perfecto si ha de corresponder á la inscripcion que al pié de ella se lee en los siguientes términos: *Navis Mediterranei antequam tormentum bellicum inventum fuisset*; confortando nuestra opinion otra copia de nave que tenemos presente sacada del libro de las Cántigas de la Iglesia Compostelana del siglo XIII, cuyo original se conserva en Toledo, y un traslado exactísimo en nuestra Academia de la Historia.

Esta segunda nave mas curva en su casco que la otra, y mas acomodada por consiguiente á la arquitectura naval de la época, no tiene mas que dos mástiles, el trinquete y el mayor, este perpendicular, y aquel un poco inclinado hácia la proa. Se advierte que en ambos hay atados algunos barriles, no solo en las estremidades, como hoy se acostumbra para la conservacion de las maderas cuando los bajeles están desarbolados, sino tambien en el centro; y ni uno ni otro tienen las ya conocidas gavias. La nave delineada por el marqués de la Victoria tiene tres puentes, y la de las Cántigas solamente dos; pero ambas construcciones estaban en uso, bien que fuese mas comun la segunda antes y despues de la artillería de fuego hasta la conquista del Nuevo-Mundo. En el año de 1304 comenzaron á flotar sobre el Mediterráneo ciertas naves menores que se denominaron *cocas*, y por mas ligeras y seguras y menos dispendiosas que las ya conocidas, llegaron adquirir mayor importancia durante algunos años; pero con el tiempo las naves gruesas recuperaron la suya, bien que las cosas continuasen formando una parte muy importante de los armamentos.

El *leño*, que ya se contaba entre los bastimentos sùtiles, seguia en importancia y condiciones propias á la nave. Su arquitectura variaba escasamente de la que hemos esplicado, pero sus dimensiones eran menores, y su movimiento se practicaba á vela ó á remo, indistintamente, segun las circunstancias de la navegacion ó las condiciones de los vientos. Los habia de dos y tres mástiles, pero nunca tuvieron mas de dos puentes. Hay autores que suponen el leño semejante á la galeota; proposicion absurda que se aparta del testo mas conforme de cuantas obras hemos consultado, puesto que aquella era mucho menor, y este mayor que la galera.

Era esta clase de bastimentos tan comun en todas las flotas y su importancia fué tal en todos tiempos, que incurriríamos en una falta gravísima si de ella nos ocupáramos tan ligeramente como lo hemos hecho hasta aquí del porte y condiciones de los demás buques de guerra. Apoya tanto mas nuestra resolucion la

circunstancia de haber sido en posteriores tiempos las galeras los únicos navíos ó buques que en la guerra se emplearon; de suerte, que detallándolas muy especialmente en sus distintas épocas, puédesse muy bien, por inducciones razonadas, tener un conocimiento muy exacto de los otros bastimentos, cuya mayor parte de sus condiciones era relativa á las de las galeras.

Tambien á las *carabelas* reservamos un lugar preferente en las páginas de nuestra historia marítima, enlazando sus circunstancias con las que tuvieron lugar en el gran descubrimiento del Nuevo-Mundo; que justo y conveniente parece hacer un detenido exámen de los vasos en que se lanzó á desconocidas regiones el mas famoso experimento de la ciencia, secundado por el incomparable valor de los marineros y soldados castellanos.

Siguiendo el órden establecido en los códigos marítimos de los tiempos que vamos tratando, nos haremos cargo de las *taridas*, bastimentos puramente conductores, casi redondas y manejables como las galeras, á vela y á remo. Ya hemos visto el uso que de ellas hizo el rey don Jaime I de Aragon en su expedicion y conquista de Mallorca.

Aunque en el Mediterráneo apenas se encuentran otros bastimentos de órden que los ya nombrados, no hay duda que en nuestras costas de poniente se conocian algunos mas, con distintas denominaciones. Las *zabras*, cuyo buque no pasaba de 170 toneladas, y hacia el oficio en la costa de Cantábría de los modernos bergantines: las *charruas*, que mas tarde se llamaron *urcas*, y sirvieron como las taridas, para cargamentos, pues tenian muchos llenos y bastante eslorá. Las *carracas*, que en su origen fueron vasos incendiarios, y despues tuvieron el mismo destino que las charruas, y algunos otros que por semejantes ó de menos importancia dejamos olvidados, se advierten con frecuencia mencionados en nuestras crónicas é historias.

A medida que los tiempos adelantaron, la construccion se fué robusteciendo, y no hay duda que á esta circunstancia contribuirian poderosamente, primero, el espíritu de investigacion que se desarrolló con el descubrimiento de la brújula, y segundo, la introduccion en las embarcaciones militares de la artillería de fuego.

Varios fueron los ensayos que hubieron de hacerse antes de que el primero de ambos descubrimientos se acomodase á la práctica en la disposicion que hoy existe. Como hemos dicho ya, en los primeros tiempos la navegacion se hacia únicamente de cabotaje, y esto con la luz del dia, porque los conocimientos del hombre no se habian estendido por otra esfera que la de su natural elemento. Pero no tardaron los fenicios en acomodar al arte de la navegacion las nociones elementales de astronomía que los caldeos les enseñáran, observando por ellas las estrellas circumpolares para conocer el Norte del mundo. La Ursa menor fué desde luego el primer faro que les guió en sus arriesgadas expediciones, por mas que autores conocidos y respetables pretendan hacer á aquellos famosos marineros poseedores del conocimiento práctico de la brújula, que no se introdujo hasta muchos siglos mas tarde.

Los griegos, que en un principio respetaron con exagerada veneracion ó sobrado temor sus naturales y primitivas costumbres, fueron despues los que con mas empeño se aplicaron al estudio de la astronomía: y desvaneciendo los errores que se habian ido introduciendo en la ciencia, por consecuencia natural de su infancia, fijaron la verdadera situacion de la estrella polar y de sus satélites, conocieron la constelacion de la Ursa, observaron la ocultacion periódica de Sirio, y deduciendo por todas las señales precisas la latitud del Polo, llegaron á producir un Hiparco, que fué el primero á situar los lugares de la tierra por sus longitudes y latitudes, para hermanar con la astronomía el estudio de los conocimientos geográficos. No hay duda que la ignorancia que entonces se tenia de una parte considerable del globo produjo un sistema defectuoso é incompleto: como que para asegurarse del conocimiento mas perfecto de la longitud, contándola por las partes del Ecuador interceptadas entre dos meridianos, se fijó la primera, á que todas las demás habian de referirse, en las islas Fortunadas, que hoy se llaman Canarias; pero no es menos cierto que este fué un paso gigante dado hácia la perfectibilidad, que á su influencia debe hoy el arte náutica.

Que la tierra era esférica y habitable en toda su redondez, tambien fué un axioma proclamado por la mayor parte de los filósofos que se aplicaban entonces al estudio natural de las ciencias exactas; y aunque con esta opinion concurrían varios errores, parecidos al de no reconocer de las regiones polares otras, mas allá de los 58.º de latitud, que las llamadas entonces *hiperbóreas* ó fabulosas, bien se puede creer que la geografía hubiera tenido muy poco que andar hasta su perfeccion, si la opinion de Lactancio, apoyada por la mas respetable de San Agustín, no hubiese oscurecido la verdad por algunos siglos, vertiendo una ciencia enteramente contraria.

Nuestros habitantes de las costas meridionales se apoderaron inmediatamente de todos aquellos conocimientos por el frecuente trato que en su comercio tenían con las naciones del Asia, y no les faltó ocasion de acomodarlos á la práctica, con harto fruto hasta de sus mismos opresores, á quienes enseñaron no solamente la navegacion de nuestras costas hácia Poniente y Septentrion, sino tambien la que practicaban por las de Etiopia hasta el golfo arábigo, doblando el cabo meridional de Africa. En particular los de Cartago se sirvieron constantemente de los de Cádiz para tripular sus embarcaciones, y á favor de ellos y de sus vastos conocimientos, aventuraron las famosas expediciones de Himilcon y Hannon, que tanta luz dieron á los descubrimientos posteriores. Tanto en estas como en todas las que se hicieron en la antigüedad de alguna importancia, se sirvieron aquellos navegantes de algunas aves que soltaban cuando el sol se ocultaba y el cielo se oscurecia, para conocer por la direccion de su vuelo la proximidad de la tierra y el rumbo que convenia seguir para no perderse en la inmensidad de los mares.

Respecto á la medicion de distancias, no comprendian en la mar otro sistema

que el de las *singladuras*, cuya palabra apropiaban al camino que hacia una embarcacion cada veinte y cuatro horas, contadas desde un medio dia al siguiente.

Aquí habian llegado los adelantos en los primeros siglos respecto al arte de navegar, refiriéndonos al conocimiento y práctica de los rumbos ó derroteros fuera de cabotaje, cuando aconteció en los paises meridionales la irrupcion de los Scitas. Ayudábanse, como era natural, aquellas imperfectas nociones con la teoría de los vientos, la cual comenzó con tan cortos fundamentos como la astronomía. Los griegos, por ejemplo, estaban persuadidos de que el viento Norte no nacia mas allá de la Tracia, hasta que aconteció el viaje de Jasson, y tampoco distinguian mas que los cuatro vientos fundamentales de la rosa náutica. Con las nociones astronómicas que los fenicios les habian comunicado, abandonando las costas, conocieron la necesidad de subdividir el horizonte en mayor número de rumbos, y no tardaron mucho tiempo en marcar ocho en su círculo, y así sucesivamente multiplicaron hasta veinticuatro, bien que sin la aguja les sirviesen de escaso provecho. Algunos siglos mas tarde los romanos no señalaban mas que doce vientos en su rosa náutica, correspondiendo, segun el cosmógrafo Alonso de Santa Cruz, al Norte; Sud; Este; Oeste; Nor-Nor-Este; Este-Nor-Este; Este-Sud-Este; Sud-Sud-Este; Nor-Nor-Oeste; Oeste-Nor-Oeste; Oeste-Sud-Oeste y Sud-Sud-Oeste, con los nombres de *Septentrion*, *Auster*, *Susolanus*, *Favonius*, *Aquilo*, *Cetias mese vulturinus*, *Africus euro*, *Africus libis vulturinus*, *Trarias eurus*, *Euro auster*, *Africus* y *Libonotus*.

Entre los que eran mas familiares á los navegantes de la antigüedad, se conocian los *Monzones*, vientos periódicos á cuyo influjo los pilotos griegos y los egipcios se aventuraban á abandonar el sistema de cabotaje, para ser llevados con el del Oeste desde el golfo arábigo hasta las costas de Malabar, que entonces se conocian con el nombre de Musisis, y vueltos cuando por consecuencia natural y á su tiempo fijo soplabá el monzon contrario. A pesar de las luces que tan extraño sistema debiera haber consignado, no hay duda que el siglo IX de nuestra era semejante conocimiento, ó se habia perdido, ó no se usaba por peligroso, segun debe inferirse por la relacion del viaje que hizo y escribió un traficante árabe desde el golfo pérsico á los continentes de la India, por los años 854. Pero en el último tercio del siglo XIII, que fué la época en que floreció el esquisito ingenio del célebre mallorquin Raimundo Lulio, á cuyas prácticas observaciones y profundos estudios debió el arte de navegar muy considerables adelantos, examinó dicho autor con particular cuidado las calidades de los vientos, dividiendo en otros cuatro los cuatro principales, y subdividiendo los ocho que resultan en otro igual número, con los cuales legó á la posteridad la rosa náutica de que trata, con exclusion de otras por innecesarias é inexactas, segun las disposiciones del Sol, en su libro titulado *Felix de las Maravillas*.

El flujo y reflujo de los mares, particularmente notable en el Océano, no dejó de orientar en gran manera á los mas sábios observadores en la infancia del arte. Pitheas, de Marsella, fué el primero que se apercibió de sus relaciones con los

cambiantes de la luna; y este fué un nuevo estímulo para la perfeccion á que en los conocimientos de la navegacion se aspiraba. De sus results fué sin duda que se inventó la sonda, llamada entonces *bolide*, á fin de no esponerse á quedar varados en una menguante, bien fuese á tomar puerto tras un viaje dado, ó ya en una travesía de cabotaje por una costa poco frecuentada. A favor de los conocimientos indicados, que fueron los mayores que se tuvieron en la antigüedad sobre esta materia, los profesores de la ciencia trazaron sus cartas de marear tan exactas como les fue posible, marcando en ellas el curso de las corrientes en los estrechos, el boxeo ó círculo de las islas, y los cabos, ensenadas, bajos, escollos, poblaciones y puertos. Lulio adelantó muy considerablemente estos conocimientos, fijando el sistema de las mareas y las causas del flujo y reflujo en la esfericidad de la tierra y en la influencia de los astros, por una teoría enteramente nueva. Suponia que en el Océano se formaba, por consecuencia de la figura del globo, un arco de agua muy dilatado que producía aquellas alteraciones, respecto á estribar uno de sus extremos en las costas occidentales de Europa y Africa, y el otro en un continente que suponía haber en las regiones opuestas. Para esto era necesario, como el propio autor reconoce, que las aguas pesasen sobre la tierra, espuestas siempre al calor del sol, principal agente del flujo, ó á la humedad de la luna, á la que asimismo atribuye el reflujo.

La postracion de los últimos tiempos del imperio de Roma fué causa del completo abandono en que cayó el estudio práctico de las matemáticas, en cuantos paises le estaban subordinados; como que la geometría no tuvo entonces mas aplicacion que á la medicion de las tierras y al arte de fijar los limites. Esta circunstancia, y el desprecio con que siempre miraron el oficio de la navegacion aquellos célebres conquistadores, precipitaron la decadencia de sus descubrimientos científicos, no menos que la irrupcion de los bárbaros en el siglo IV de la era cristiana.

Por fortuna los árabes se encargaron de facilitar á la civilizacion los medios de beneficiar un agente tan poderoso, recogiendo de la antigua Grecia sus mas famosos escritos para verterlos á su idioma y enseñarlos en sus academias. A ellas acudieron todos los sábios conocidos de Europa, bajo la inmediata proteccion de Almanzor, llamado el Augusto, que tomaba parte en sus conferencias, y de ellas salieron la traduccion árabe y la española del Almagesto, asi como su compendio por Averroes, los elementos de astronomía del Alfergan, las observaciones de Thebith comparadas con las antiguas para determinar la longitud del año, las tablas de Albagenio fundadas sobre las de Tolomeo, las cuales, corregidas mas tarde por Arzachel, se llamaron tablas toledanas: el tratado de óptica é investigaciones sobre la refraccion astronómica de Alhacen, y finalmente, el que compuso Albhacen sobre el movimiento y lugar de las estrellas fijas, el cual, traducido al español, sirvió con el tiempo para corregir las tablas Alfonsinas.

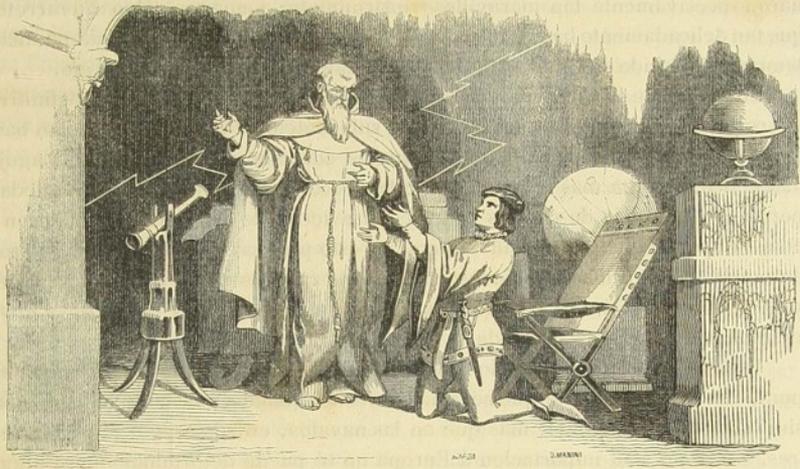
Hicieronse estas por inspiracion del rey sábio, el cual desvelándose por el pró

comun de aquellos reinos que la Providencia habia confiado á su gobierno, no solo veló por el sosiego de sus súbditos y la propagacion de la fé, sino que fomentó con marcado entusiasmo el estudio de las ciencias. Desde Almanzor el Augusto, hasta su tiempo, la astronomía y las matemáticas aplicadas á la náutica habian recibido maravilloso impulso con la acumulacion de escritos y observaciones que habian producido las escuelas así árabes como judáicas y cristianas, porque ya las universidades de Palencia y Salamanca, á la par que las cátedras de Sevilla y de Toledo, habian despedido de su seno muy sábios doctores. Pero esta misma acumulacion de notas y adiciones produjo en las famosas tablas de Tolomeo tamaña confusion, que con sábio instinto el rey don Alfonso juzgó necesarias otras nuevas. Para confeccionarlas con toda la exactitud que su importancia requeria convocó á todos los sábios conocidos de su tiempo, sin distincion de sectas ni religiones, y sin variar el sistema del famoso griego acerca de la teoría del mundo, fundó las nuevas tablas sobre las mismas hipótesis en que aquellas estaban apoyadas, con la sola diferencia de haber fijado con mayor exactitud el lugar del apogeo del sol y el movimiento medio de los planetas, no por tan casuales procedimientos como suponen algunos autores.

Lástima es, por cierto, que no fuese entonces conocida la verdadera teoría del globo terráqueo, ó mas bien, que la supersticion de la época no permitiese el desenvolvimiento de las ciencias naturales con toda la verdad de sus constantes sistemas. Quizás entonces el famoso rey, que tan resueltamente fomentaba el esclarecimiento de las teorías astronómicas á favor de sábios congresos que en su córte reunia, hubiera adelantado el sistema copernicaco que trastornó tres siglos despues todos los conocimientos existentes. Inspiranos tan aventurada proposicion la conocida frecuencia con que don Alfonso apostrofaba de incompleto el sistema del mundo, diciendo, en los arrebatos de su ciencia, que si Dios le hubiese consultado sobre la creacion, sin duda hubiera sido la obra divina mucho mas perfecta. Pero cuando mas seguro, al parecer, se hallaba en sus cálculos, un acontecimiento mal comentado por casi todos los autores que lo refieren, vino en ayuda de las tinieblas para oscurecer mas y mas el secreto misterio de la ciencia.

Hallábase el rey en su alcázar de Segovia, por los años de 1262, si hemos de admitir la opinion del P. Colmenares en su historia de aquella ciudad, cuando el escándalo por los dichos que proferia acerca de la creacion se hallaba en su mayor apogeo. Con tal motivo concurrió á su presencia un religioso franciscano, para suplicarle que abjurase cuantos errores profesaba en oposicion con los libros sagrados; pero el rey, que con singular instinto fundaba su opinion especial en las ciencias exactas por él tan frecuentadas, le despidió de su presencia con prohibicion absoluta de volverle á amonestar en semejantes materias. Por una rara coincidencia, en la noche inmediata descargó una furiosa tempestad que lanzó un rayo en la cámara real, y este suceso, mas natural aun que cuanto el rey sábio adivinaba con su esquisita ciencia, le amedrentó de tal mane-

ra que al siguiente día hizo pública abjuración, según el fraile le había aconsejado.



Los judíos que vivían en Andalucía, á la par que los árabes, también adelantaron mucho la perfección de los conocimientos astronómicos y matemáticos; como que á ellos se atribuye la división de la esfera celeste por medio del Ecuador en dos partes iguales, y no es de poca consideración y utilidad su particular doctrina sobre la figura de la tierra, situación de los orbes celestes, movimiento de las estrellas, teoría de los ángulos esféricos, de los polos ártico y antártico y de los signos del Zodiaco.

En ayuda de todos los conocimientos indicados concurrió el descubrimiento de las propiedades magnéticas de la piedra imán aplicadas á la náutica. Difícil es fijar la verdadera época en que tuvo lugar tan portentosa observación, cuando tantos autores de conocida nota se han perdido en el inmenso caos de sus mal orientadas investigaciones, sentando axiomas en su primer concepto que después se apresuraron á negar para proceder con mayor madurez por otras sendas no menos falsas. Buffon, por ejemplo, que en un principio juzgaba exageradas las relaciones de algunos misioneros que habían penetrado en las regiones orientales, creyó después que los chinos habían inventado la aguja magnética muchos siglos antes de que se conociera en Europa; proposición nada repugnante, si se tiene en cuenta que de allí nos vinieron también el conocimiento de la pólvora y las primeras nociones de la imprenta. Mr. Dutens, por el contrario, creyó primero que la aguja era conocida de los antiguos, y después se adhirió á los que apenas la conceden seis siglos de existencia. Montucla, en su historia de

las matemáticas, después de haberse confundido entre las diversas y bien cimentadas opiniones de ambas parcialidades, no consigna la suya definitivamente, y se contenta con respetarlas todas, diciendo que diversas naciones perfeccionaron sucesivamente tan maravilloso instrumento; y nuestro sábio Navarrete, que tan delicadamente ha tratado las cuestiones más árduas de la ciencia náutica, tampoco se decide en esta con toda la seguridad que su importancia exige.

En virtud de lo dicho parecerá estremada osadía nuestra opinion definitiva si argumentos irrecusables no la apoyan suficientemente, al consignar con bastante seguridad que los antiguos orientales conocieron é inventaron la aguja magnética. Resalta más la opinion que favorece su existencia en la antigüedad por la circunstancia de que los hombres más doctos de los que no se adhieren á ella, tampoco la niegan definitivamente; y esto prueba, cuando menos, que son de mucho peso, ó más bien indestructibles las razones que existen para creer que los chinos hicieron uso de la aguja desde tiempos muy remotos, á cuya opinion nos adherimos con toda la fé de nuestras investigaciones.

Valiáanse del imán adherido á la figura de un hombre que giraba sobre un punto dado, de tal suerte que su brazo derecho señalaba constante el mediodía, sirviéndose de tal agente, más que en las navales, en sus expediciones terrestres. Respecto á su importación á Europa no se puede determinar época alguna, si bien no hay duda en que se conoció su uso primeramente en el siglo XII, y estamos por asegurar, no sin acreditado caudal de justificación, que nos vino su conocimiento á los españoles antes que á otra nación de Europa, por conducto de los árabes, lo mismo que el uso de la pólvora.

En la aplicación se usaron los buenos efectos del imán de distintas formas, ya figurando una rana ó bien una flor de lis que flotaba sobre un corcho ó una tabla dentro de una vasija; pero como este sistema había de producir sensibles alteraciones por la sucesión alterada de las olas, el italiano Flavio Guioya, natural de Amalfi en el reino de Nápoles, se aproximó á su actual perfección, inventando el modo de suspender la aguja magnética dentro del buque en un eje perpendicular, sobre el cual pudiera permanecer siempre horizontal girando libremente, y encerrando el aparato en una caja de madera que pudiera conservarlo insensible á las alteraciones del mar y á los balances del buque. El todo de esta invención, que tuvo lugar al comenzarse el siglo XIV, tomó el nombre de *bossola*, propio de la caja dispuesta para contener la aguja, y con ligera alteración se aplicó á nuestra lengua por medio de la palabra *brújula* que desde entonces se conserva.

Con tales conocimientos y el uso de la *ballestilla*, el de las *cartas planas* y el del *astrolabio*, se aventuraron los famosos descubrimientos intentados en las costas de Africa para fijar por el Océano una senda menos peligrosa al comercio de la especería que entonces hacían con las Indias orientales las naciones de Europa.

La *ballestilla* fué inventada en la antigüedad por los caldeos: llamóse primero *baston de Jacob*, y se aplicó á la observación de los astros y á medir las

distancias medias entre el Ecuador y el punto de la nave. Las *cartas planas* ó marítimas tuvieron su origen natural en las dificultades que se ofrecian para conocer el verdadero rumbo que habia de seguirse en un viaje dado, respecto á no resultar iguales en las cartas esféricas las circunstancias de todos los ángulos que debia formar el rumbo del buque con los meridianos. Atribúyese al infante don Enrique de Portugal la invencion de las cartas planas, por los años de 1415 ó siguientes; pero está suficientemente probado que á sus famosas academias llamó á varios navegantes españoles que ya las poseian y usaban; y además hace muy pocos años que se conservaba en el archivo de la Real Cartuja de Val de Cristo una, cuya inscripcion dice así: *Mecia de Viladestes me fecit anno MCCCCXIII*, esto es, dos años antes que la convocatoria de los sábios españoles y portugueses á la córte del infante don Enrique. Respecto al *astrolabio* no hay duda que se inventó en la mencionada córte para aplicarlo á los descubrimientos de la náutica. Su objeto fué mas particularmente para sustituir con ventajas á la ballestilla, estableciendo el punto y situacion del buque en alta mar, á cualquier hora del dia y de la noche, por la observacion de los astros. Para perfeccionar esta cual correspondia á su importancia, se arreglaron al uso del astrolabio las correspondientes tablas de declinaciones, y así pudieron desde entonces determinarse con mas propiedad las latitudes, y dar al nuevo instrumento toda la seguridad que en la mar necesitaba para su uso.

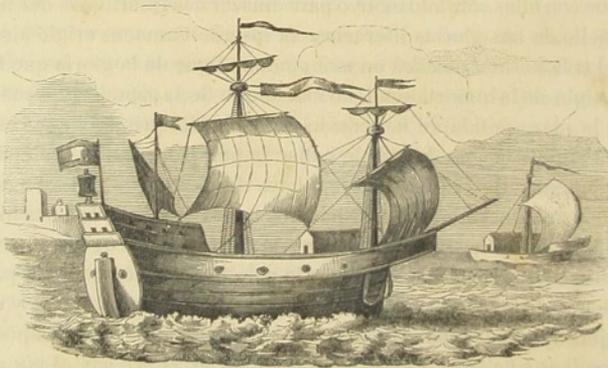
Es indudable que fueron españoles los primeros que se arriesgaron á aquellas difíciles investigaciones, perfeccionadas mas tarde por los portugueses, los cuales dieron con ellas sobrado motivo para enlazar á las marítimas del siglo XV al mayor destello de sus glorias literarias. El insigne Camoens erigió á sus ascendientes en las famosas *Lusiadas* un monumento digno de la gloria que le circunda en el templo de la inmortalidad, no menos que de la grandeza de sus hazañas.

Quizás la idea emitida de haber sido españoles los primeros que costearon el Africa en el siglo XIV, no dejará de hallar impugnadores que pretendan dorar con los argumentos de la pasion los quilates de su envidia. Bastará en nuestro abono un documento ya citado en recientes líneas, á saber, la carta hidrográfica del archivo de la Cartuja Real de Val de Cristo, cuya copia está consignada en un atlas catalan del siglo XV publicado por Mr. Bouchon en París poco tiempo hace. Ocupa dicha carta el tercer lugar entre todas las del atlas, y en ella se nota un bajel cuya figura corresponde á la construccion de aquella época con un letrero inmediato que dice: *Partich l'uxer dñ Jac Ferrer per nar al riu de l'Or al jorn de Sen Lorens qui es á X de agost, y fo en l'an MCCCXLVI*, cuya letra, que traducida al castellano quiere decir: *Partió el bajel de Jaime Ferrer para ir al rio del Oro, el dia de San Lorenzo que es á 10 de agosto, y fué en el año de 1346*, no deja duda alguna respecto de nuestro aserto, cuando ya hemos consignado la época en que de la córte del infante don Enrique de Portugal se dió calor á los tan celebrados descubrimientos.

Por lo demás, no hay que ponderar la importancia que habia adquirido el

arte de la navegacion, ni el estado ventajoso en que se hallaba por aquellos tiempos, cuando tanto la recomiendan por una parte los adelantos geográficos que se hicieron durante los siglos XIV y XV á favor de sus investigaciones, y por otra el ensanche que recibieron las monarquías portuguesa y española por la misma causa; aquella en las costas de Guinea, que sus soldados iban hollando con varia fortuna, y esta alcanzando completa posesion de las islas Canarias, despues de algunos cuidados que la sinrazon quiso anteponer á la justicia.

Pero cuando todo lo dicho no bastára para completar la verdadera importancia que merecen tan inmensos resultados, volvamos la consideracion al descubrimiento del Nuevo-Mundo, verificado igual é inmediatamente con asombro universal y sin otros recursos de la ciencia náutica, para rodear de gloria inmarcesible al intrépido Colon, proporcionando á la vez vasto hemisferio á la corona de Castilla, noble emulacion á los marinos europeos, incalculables adelantos á la civilizacion y constante argumento á la epopeya.





HISTORIA DE LA MARINA REAL ESPAÑOLA.

LIBRO PRIMERO.

DESCUBRIMIENTO DE AMÉRICA.

CAPITULO PRIMERO.

Estado particular de España en el último tercio del siglo XV.—Cristóbal Colon: noticias oscuras de su origen: causas que precedieron á la concepcion de su famoso viaje: combate y naufragio: sálvase en las playas portuguesas: su arribo á Lisboa: su casamiento é indicaciones acerca de la influencia que este acontecimiento tuvo en su próxima gloria.

HABIANSE unido para jamás separarse, por los años de 1474, las coronas de Castilla y Aragon en las sienes de Isabel I y de Fernando V: no estaba muy distante la época en que habia de robustecerse la unidad de la Península con la incorporación del reino de Navarra, y el mismo Portugal, que tantos esfuerzos ha hecho para conservar y reconquistar una independendencia, no menos funesta á sus propios intereses que á los intereses españoles, acababa de reconocer en frecuentes derrotas la superioridad de nuestra nacion, cuyo dominio, por medio de una princesa bastarda, habia soñado. Faltaba, para llevar á cabo la idea primitiva y constante de nuestros ascendientes desde Pelayo, la conquista del reino de Granada, en cuyas plazas mas fuertes aun tremolaba orgulloso el pendon de la Media luna; mas la propagacion de la fé estaba encomendada á muy hábiles prin-

cipes, y no era de suponer por lo tanto que tardara mucho tiempo en desmorrarse hasta los cimientos el monumento alzado por los africanos en España para recordarnos el baldon de Guadalete.

Comenzado se había ya la guerra entre moros y cristianos despues de largas treguas, quebrantadas por pretestos frívolos; y aunque en algunos encuentros la fortuna se mostrara enojada con los que conducian el signo de la redencion, desde luego pudiera adivinarse el éxito de la empresa, considerando la desigualdad que existia entre ambas partes. La reina Isabel, empeñada en arrojar de sus naturales dominios á aquellas gentes estrañas, por mas que en nuestro suelo hubiesen visto la primera luz, no se descuidó en amontonar cuantos recursos le sugirió su imaginacion pensadora. Acudió á nuestras marinas septentrionales para la fabricacion de buques que impidieran de Africa los refuerzos contrarios: solicitó de la Suiza su invencible infantería, de Italia trajo ingenieros, y no faltaron á la empresa muy adiestrados franceses, alemanes y flamenecos en el arte de la nueva artillería.

En tal estado se hallaban las cosas de España cuando penetró en ella el hombre eminente, que tan famoso hizo el reinado de la primera Isabel por su mas famoso descubrimiento.

Como si no conviniese limitar al génio propio, porque el mundo y el génio se pertenecen mútuamente, aun se ignora hoy el verdadero lugar en que nació Cristóbal Colon, así como se ignora tambien quienes fueron sus padres (1).

(1) La verdadera patria de Colon, aun hoy ignorada, ha sido origen de tales controversias, de tantas opiniones discordes, tantas pruebas al parecer convincentes, y tales argucias, que si hoy se encontraran los mas auténticos é innegables testimonios para dar á la cuestion un corte definitivo y terminante, aun habia de costar trabajo destruir los argumentos, no ya de tal ó cual historiador ó comentador oscuro ó mal dirigido en sus fundamentos, sino de muchos y muy reconocidos sábios que á esta materia dedicaron inútilmente tantas y tan apreciables disertaciones. En el presente caso parecia regular que nosotros, orillando las dificultades, en fuerza de lo muy útil que sobre el asunto se ha escrito, cuando menos, consignáramos una opinion terminante, apoyada en testimonios verídicos que la hicieran, mas que segura, respetable. Veamos, pues, si es posible que tal empresa echemos sobre nuestra conciencia critica, teniendo en cuenta que, mas que novelos ergoístas, aspiramos á la gloria de concienzudos historiadores.

Naturalmente debiéramos empezar en tal caso por dar entero crédito al mismo Colon, cuando dice en su testamento que es *natural de Génova*; y por lo mismo dar concluida la cuestion antes de comenzarla. Pero, será suficiente prueba la ya indicada para despreñar los argumentos y testimonios de cuantos manejaron la cuestion aun en su propia época? Nosotros creemos que no, porque el héroe de que nos ocupamos, poseido de las rancias preocupaciones de su siglo, no ha querido nunca declarar franca y terminantemente la edad que tenia, ni la patria que le dió el ser, ni el oficio ó ocupacion de sus venerables padres. Dice en el testamento que es *natural de Génova*; pero no dice que sea *natural de la ciudad de Génova*; y en tal caso, como con el nombre de la capital se designaba todo el distrito de la republica, tambien puede muy bien haber querido decir con tan ambigua frase, aquello en que la mayor parte han convenido; es decir: que era *natrual de la republica de Génova*. No pretendemos negar que sea de la propia ciudad, porque no fundamos opinion terminante; pero si queremos hacer notar que hasta la propia declaracion de Colon es muy controvertible.

Haciéndonos cargo de como rebuye la cuestion su hijo D. Fernando, cuya historia de su padre debemos á una traduccion italiana, de la que se hubo de tomar la castellana que hoy se vé en la coleccion de Barcia, siendo harto raro que tan absolutamente hayan desaparecido todos los ejemplares de la historia original, no podemos menos de confortar nuestra opinion respecto al interés que manifestó el almirante en ocultar las particularidades de su familia; interés que no puede fundarse mas que en las preocupaciones humanas, que á veces rebajan por si solas el concepto del hombre mas eminente. Don Fernando rechaza como injuriosas las pruebas que autores italianos presentan para manifestar que los padres de Colon se habian ocupado en oficios mecánicos; pero en cambio no pudo ó no quiso justificarse con una limpieza de sangre ó una carta ejecutoria, no dignándose tampoco declarar en qué pila habia recibido su padre el primero de los sacramentos. En el capitulo 28 de su *Historia del Almirante* dice estas notables palabras: *creo que menos dignidad recibiria yo de ninguna nobleza de abolengo, que de ser hijo de tal padre: verdad innegable que bien pudiera haber ilustrado su entendimiento para declarar, si lo sabia, lo que ahora tratamos de averiguar tan en vano: porque reconocido está por todo el mundo el mayor mérito de las grandes cosas, cuanto mas débiles fueron sus fundamentos. Tambien el Almirante habia dicho antes, en una carta que escribió al ama del principe D. Juan, despues del descubrimiento: no soy el primer almirante de mi familia (refeririese tal vez á Colombo el mozo;) pónganme el nombre que quisieren, que al fin David, rey muy sabio, guardó ovejas y despues fué hecho rey de Jerusalem, y yo soy siervo del mismo Señor que puso á David en este esta-*

Sábase nada mas que nació en territorio de Génova por los años de 1436: que estudió en Pavia escaso tiempo para iniciarse con fortuna en las primeras nociones de las ciencias exactas: que empezó á navegar á la edad de 14 años: que hizo muchos y muy aprovechados viajes por los mares orientales y por los de Occidente, introduciéndose en el círculo polar algunos grados: que durante aquellos perfeccionó sus conocimientos respecto á la geografía y *astrología*, como se llamaba entonces á la ciencia de los astrónomos: que comunicó grandemente con diversas razas y lenguas que le fueron familiares, y que hácia el año de 1470 cruzaba las costas meridionales de Europa en compañía del famoso corsario Colombo el mozo, el cual le era deudo, al parecer, muy cercano.

do. Sin embargo de esta y aquellas honrosas conformidades, el padre y el hijo nos ocultaron cuidadosamente su linaje.

Respecto á las contiendas mantenidas entre los historiadores de las Indias, desde el cura de los Palacios hasta el mismo Prescott de nuestros días, no alargaremos nuestras reflexiones: porque amigos unos del Almirante, otros parciales en pró ó en contra, y no pocos mal orientados, si se cuidaron de averiguar la verdad, ó no la publicaron, ó no la comprendieron, ó trataron de oscurecerla para dar pábulo y calor á las habillitas de los émulos. Dicen unos que era hijo de un mercader de libros: otros acomodan á su padre el oficio de cardador de lana, en Génova: varios le hacen descender de una ilustre familia de Plasencia que llevaba el propio apellido, y todos se pierden en conjeturas y probabilidades que no llevan el sello de lo mas positivo.

Entretanto aparecen en la contienda, con razones mas copiosas, varios sábios de nuestro continente, ya desenterrando pleitos y declaraciones de testigos presenciales, ya prestando á la luz de la razon cartas concluyentes en el concepto de los que las publicaron ó bien haciendo referencia á partidas bautismales. Fué el primero el Sr. Galeani Napione, intendente de hacienda del Piamonte, el cual en el año de 1805 publicó una disertacion en las Memorias de la Academia de Turin, merced á varias piezas que alcanzó del pleito que en el siglo XVI siguieron los pretendientes al mayorazgo del Almirante. Declara á Colon natural de Cuccaro, hijo de *Domenico* ó Domingo Colombo, fabricante de paños, que residía en aquel lugar seis años despues de haber nacido Cristóbal: cinco testigos deponen en el expediente asegurando que el Almirante habia salido del lugar, *piccolo*, esto es, pequeño.

En 1838 el Sr. Isnardi, arqueólogo piamontés, publicó en la *Revista de Bruselas* una carta escrita por el gobierno de la república de Génova á su embajador en nuestra córte, Doria, cuya fecha es de 7 de noviembre de 1586. Uno de los párrafos de aquella carta dice: «Cristóbal Colombo, de *Cologneto*, hombre ilustre como ya debéis saber, puesto que os halláis en España, ha ordenado en su testamento, segun tenemos entendido, que se edificara en Génova una casa que llevara su nombre, y que se impusiese una renta para la conservacion del edificio.

La *Gaceta de Madrid*, núm. 2496, correspondiente al 17 de agosto de 1841, refiriéndose á la *Revista de Paris*, dice: que un antiguo prefecto de Córcega, Mr. Guibega, encontró en los registros del pueblo de Calvi, con gran sorpresa, la partida de bautismo de Cristóbal Colon. *Este hecho*, dice el comunicante, *es cierto, aun cuando no se haya publicado hasta ahora, y por consiguiente Cristóbal Colon es paisano de Napoleon. Las pruebas existen y yo las denuncio, como que paran en poder de Guibega, que tarda ya demasiado en publicar su descubrimiento. No dudo que pronto las verá la luz pública, y entonces podrá la Francia levantar un monumento al mas ilustre navegante del mundo, en el pueblo donde tuvo su cuna, que es hoy la cabeza de un partido de uno de los departamentos franceses.* Sin embargo de la oficiosidad con que la *Revista de Paris* anunció tan portentoso descubrimiento, aun hoy no se ha dignado Mr. Guibega dar á luz los comprobantes de su hallazgo.

En las memorias inéditas de nuestra *Academia de la Historia*, tomo II, tambien se lee una, firmada por don Francisco Fernandez de Rávago, en la cual se pretende probar que el Almirante fué natural de Pradelo, pueblo del valle de Nura, en territorio de Plasencia. La buena critica de la historia, manejada por el Sr. D. José Miguel de Flores, secretario que era de la Academia cuando el Sr. Rávago presentó su escrito, ha desechado con refutaciones de grande erudicion y sano juicio las suposiciones del contrincante, cuyas citas no siempre contienen aquel caudal de verdad que es necesario en las cuestiones cuyos cimientos hayan de estar fundados en irrecusables pruebas. En virtud de todas las que hasta el día se han presentado, no hay duda que obtienen mejor derecho aquellas que se refieren al lugar de Cuccaro como probable, mas que cierta, patria del Almirante. Sin embargo; nosotros no afirmamos que tal haya sido, porque si bien reconocemos cuán conveniente seria encontrar la antorcha mas brillante para alumbrar el camino de nuestras investigaciones, tampoco nos parece mal, por lo que de sobrenatural pudiera advertirse en la vida y hechos de Colon, que permanezca abierto el certámen de competencia, como aquel famoso en que se disputaban siete ciudades de la Grecia la gloria de haber producido al cantor inmortal de los gentiles.

Consignado hemos ya el espíritu de hostilidad que alimentaban entre sí las repúblicas de Génova y Venecia desde el principio de su importancia marítima, despues que las razas del Norte se habian derramado por las naciones meridionales. A través de algunos períodos de falsa conciliacion, ambas repúblicas se habian mirado siempre, y se miraban á la sazón, con rencorosa ojeriza, y sus armas se esgrimian en recíproco daño, siempre que se encontraban sus fuerzas.

Sucedió, pues, que por el frecuente trato de recíprocos cambios con que se comunicaban en el siglo XV los pueblos litorales del Mediterráneo con los del Océano, regresaban á Venecia desde Flandes cuatro galeras de las mas portadas y mejor guarnecidas que tenia aquella república. Se encontraba á la sazón el famoso corsario con los buques que le obedecian, costeano sobre el cabo de San Vicente y las marinas de Lisboa; y tan pronto como avistó el pabellon de sus constantes rivales, no vaciló en acometerlas. Despues de cambiarse algunos cañonazos, y por el rencor con que se buscaban, no tardaron en llegar al abordaje unos y otros bastimentos, aferrándose con ganchos y cadenas por las proas respectivas, como entonces se practicaba. Trasmitida á las manos la intencion de los corazones, fácil es comprender el abinco con que procurarian destruirse mutuamente aquellos hombres que por su propia fama, mas que por sus intereses peleaban: el combate habíase empezado poco despues que la luz del día, y ya era la hora en que el sol trasponia el Océano para alumbrar otras reijos cuando todavía duraban el encarnizamiento y la pelea.

En la nave que montaba Cristóbal Colon, mas particularmente, se habia concentrado la lucha, como si de ella sola dependiese la disputada victoria. El hierro habia hecho y seguia haciendo su oficio de una manera espantosa: multitud de cadáveres formaban una doble cubierta en cada bastimento de los dos que así reñian: los efectos resbaladizos se prodigaban de ambas partes para comunicar á los piés los cuidados de las manos, y el alquitran y demas combustibles fueron, por último el recurso á que se apeló cuando nada era bastante para llevar á cabo aquella desastrosa-contienda.

El mar acariciado por muy ligeras brisas, mecia apenas los bajeles, como si tuviera en poco el éxito de una lucha en que su dominio, nada mas, se disputaba.

Comunicado el fuego con pasmosa velocidad á todas las partes de ambos navios, cesó el combate, pero no la lucha, por cuanto los cuidados se aumentaron. Por un instinto de propia conservacion cayéronse á un tiempo las armas de las manos que aun podian sostenerlas, y venecianos y genoveses se ayudaron á la vez contra el terrible enemigo que á todos amenazaba con mas espantosa fiereza.

Nada es mas horroroso que un combate naval, cuando á todos los elementos destructores que el hombre ha inventado se agregan la tempestad ó el incendio; entonces el ánimo requiere múltiples fuerzas, y los últimos arranques de la desesperacion son harto débiles para luchar contra la misma Providencia. Tal sucedió en el caso que vamos refiriendo, de suerte que, cuando todos los afanes

se estrellaban contra los progresos del fuego; cuando á las víctimas de la primera lucha se añadian ya algunas otras, consumidas por las llamas; cuando de un instante á otro se temia la explosion, que al fin tuvo efecto algunos minutos despues, Cristóbal Colon se arrojó al mar, huyendo del fuego, para encomendar su muerte á mejores agonias.

Reservábale, sin embargo, la fortuna mayor gloria que la efimera de una muerte honrosa en un combate ignorado; y así como cayó al agua estenuado con la fatiga de tantas horas, se adelantaron á su vista dos objetos salvadores, de los cuales se aprovechó sucesivamente. El primero fué un remo que flotaba entre los despojos de la pelea: el segundo era la costa lusitana, dos leguas distante de las olas que le sustentaban.

Los últimos crepúsculos de aquella tarde terrible alumbraban apenas el derrotero de Colon, cuando tras de inmensas fatigas pudo sentar el pié vacilante en las playas portuguesas. El cansancio y el frio permitíanle apenas moverse, pero sobrábale de ánimo lo que le faltaba de fuerzas, y á merced de aquel, pudo llegar hasta la primera casa hospitalaria, donde los cuidados de estrañas gentes habian de terminar sus angustiosos padecimientos (1).

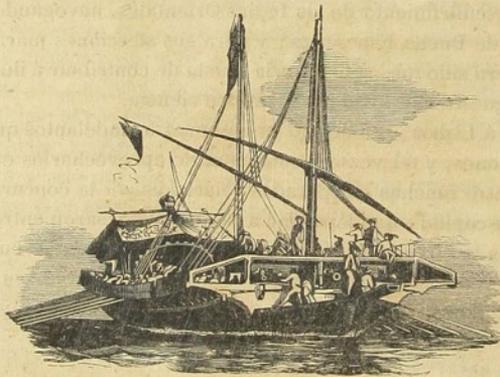
Nada hubiera sido mas fácil al náufrago, ya repuesto de aquel malhadado percance, que volver á su pais en cualquiera de las muchas naves que entonces hacian escala en Lisboa. Pero ¿qué habia de hacer, ni qué buscar donde reveses de la fortuna habian agotado la de sus pobres padres, y cuando juzgaba infalible la muerte de su deudo y protector Colombo el corsario, en el combate fatal ya referido? Además, que en Portugal se procuraba entonces con extraordinario afan el descubrimiento de las Indias Orientales, navegando al Sur, hasta doblar el cabo de Buena Esperanza; y para sus afecciones marítimas ninguna empresa hubiera sido mas satisfactoria que la de contribuir á ilustrar la práctica de los portugueses con los destellos de su ciencia.

Fuése, pues, á Lisboa, con ánimo de observar los adelantos que se hicieran en las investigaciones, y tal vez con intencion de aprovecharlos en favor de su patria. Allí encontró muchas inesperadas relaciones por la concurrencia de genoveses á aquella capital, que tanta fama adquiria á la sazón entre las naciones marítimas, y ellos le ofrecieron muy buenos partidos para que en su compañía se quedase. Pusiéronle casa con decente acomodo por lo que de su ciencia esperaban, y como era mozo y apuesto, nada vulgar en pensamientos, y dado á la ga-

(1) La fecha que algunos historiadores italianos acomodan á un combate muy semejante pudiera hacer dudosa toda la narracion anterior, respecto á ser aquella la de 1483, muy posterior á la llegada de Colon á Portugal y á su avencindamiento en Lisboa. Nosotros hemos aceptado, sin embargo, como verídico lo que nos refiere su hijo don Fernando, y con él la mayor parte de los escritores mejor orientados en las circunstancias del Almirante, dando por sentado que puede haber equivocacion en la data de los italianos, puesto que algunos, como Sabellico, la ignoran, y otros, como Justiniano, no hacen mencion ninguna de semejante encuentro, tan glorioso para las armas de la república de Génova. Tambien pudo ser que dos acontecimientos parecidos diesen lugar á la confusion que se advierte en los comentadores favorables y adversos de los sucesos del Almirante, y en tal caso bien se puede tolerar la data del segundo, sin rebajar ni un quilate de la verdad del primero.

lantería, no tardó mucho en hallarse prisionero de amorosos lazos que tendiera con castos intentos á la señora doña Felipa Muñiz, dama noble y caballera en el convento de los Santos, é hija del célebre descubridor portugués Bartolomé de Perestrello. La antorcha de himeneo alumbró los primeros pasos que dió Colon con aquel feliz enlace en la carrera de su próxima gloria, y con esto quedó afecta á la Península ibérica toda la que habian de reportarle algunos años despues la osadia é ilustracion de aquel hombre eminente.

Es verdad que no de otra suerte se hubiera verificado el mas famoso acontecimiento de los siglos; porque diseminadas las circunstancias que para él concurrieron, no hubiera sido fácil siquiera concebir tamaña empresa. El génio de Colon no podia tener igual en su época y condiciones; pero Colon con su génio tampoco hubiera podido adivinar la empresa acometida, á no coincidir su enlace con la hija del célebre Perestrello. Un temporal nada mas, ó la necesidad de refrescar las provisiones, no hubieran sido bastantes causas para detenerle en Lisboa el tiempo necesario á sus amores; el naufragio, pues, era indispensable despues del combate. De cualquier otro modo, Colon se hubiera quedado con su ciencia: la hija de Perestrello hubiera dado en vano á otro que no fuera Colon algunos medios de explotarla, y las regiones de América hubieran permanecido ignoradas de nosotros quizá hasta el fin de los siglos.



CAPITULO II.

Vuélvese á embarcar Cristóbal Colon, y rectifica varias observaciones astronómicas y geográficas.—Recibe de la viuda de Perestrello cartas, observaciones y diarios que le ilustran grandemente acerca de los viajes que practicaban á la sazón los portugueses.—Primeras ideas que concibió sobre la posibilidad de encontrar un nuevo derrotero para la India.—Su traslacion y permanencia en Puerto-Santo.—Noticias que le dán varios isleños para confortarle en su extraordinario propósito.—Dedicase con especial atencion al estudio de las ciencias naturales, y saca consecuencias favorables para insistir en la empresa: razones y citas en que se apoya.—Regresa á Lisboa; se comunica con los mas acreditados cosmógrafos de su tiempo, y resuélvese por último á indagar prácticamente cuanto de su ciencia juzgaba posible.

PASADOS de la felicidad conyugal los primeros goces, no tardó Colon mucho tiempo en volverse á embarcar, con ánimo resuelto de explotar en pró de su fortuna los reconocimientos meridionales que desde Portugal se practicaban. Su habilidad en la traza de cartas marítimas era tan especial, que contribuyó poderosamente á ponerle en decente posicion para fletar un bastimento: poseía muchos conocimientos geográficos: era muy práctico en la geometría, con estensas nociones de cosmógrafo, y sobre todo, tenia en la habilidad de sus manos cuanto bastaba de seguro para el mas exacto desempeño. *Escribía, dice su hijo, con tan buena letra, que para ganar de comer bastára* (1).

Entregóse, pues, al mar, como quien en él se habia criado, siendo parte muy activa en facilitar el paso de la Zona tórrida, quitando á la realidad lo que de recelos la ocultaba; de suerte que, cuando apenas entre el vulgo de los navegantes se juzgaba posible la existencia bajo la equinoccial, porque suponian abrasadas las regiones que tal situacion ocupaban, Colon autorizó las escasas nociones que sobre aquel paso circulaban con alguna exactitud desde que se comenzara el segundo tercio del siglo XV. Intrépido como el mas aventajado entre los de su

(1) Lo mismo asegura Fr. Bartolomé de las Casas en su historia manuscrita de la India; y añade que aprendió Colon la aritmética, el dibujo y la pintura con destreza suficiente para ganar con tales artes la vida. Posteriores circunstancias acreditaron la exactitud de tales suposiciones.

peligrosa carrera, visitó con su bajel las regiones temidas; y volviendo á Portugal con irrecusables pruebas de sus indagaciones, publicó en 1478 una memoria, probando la existencia de habitantes en el Ecuador, para ilustrar á los hombres científicos, dar calor á los recelos y confundir á los ignorantes. Es decir, que no satisfecho el hábil marino con arriesgarse en difíciles empresas, facilitaba con especial desinterés á la navegación cuantos progresos en ella alcanzaba.

Con tan ventajosas disposiciones y mejores procederes, andaba en lenguas la fama de Colon, admirado de todos, querido de los mas y envidiado de pocos, por la bondad de su carácter. La viuda de Perestrello, si en un principio le habia admitido en el seno de su familia con la desconfianza natural que inspira la calidad de extranjero, ya se congratulaba con la naciente gloria de su yerno. Cierta es que á la sazón miraba en él al futuro padre de su querido nieto don Diego, que con el tiempo ejerció el alto poder de almirante y virey de las Indias, y por lo tanto se resolvió á hacerle dueño de cierto depósito que guardaba con respetuosa veneración, porque era el fruto de las constantes observaciones que en una larga série de viajes curiosos habia hecho el famoso descubridor de la Madera y Puerto-Santo.

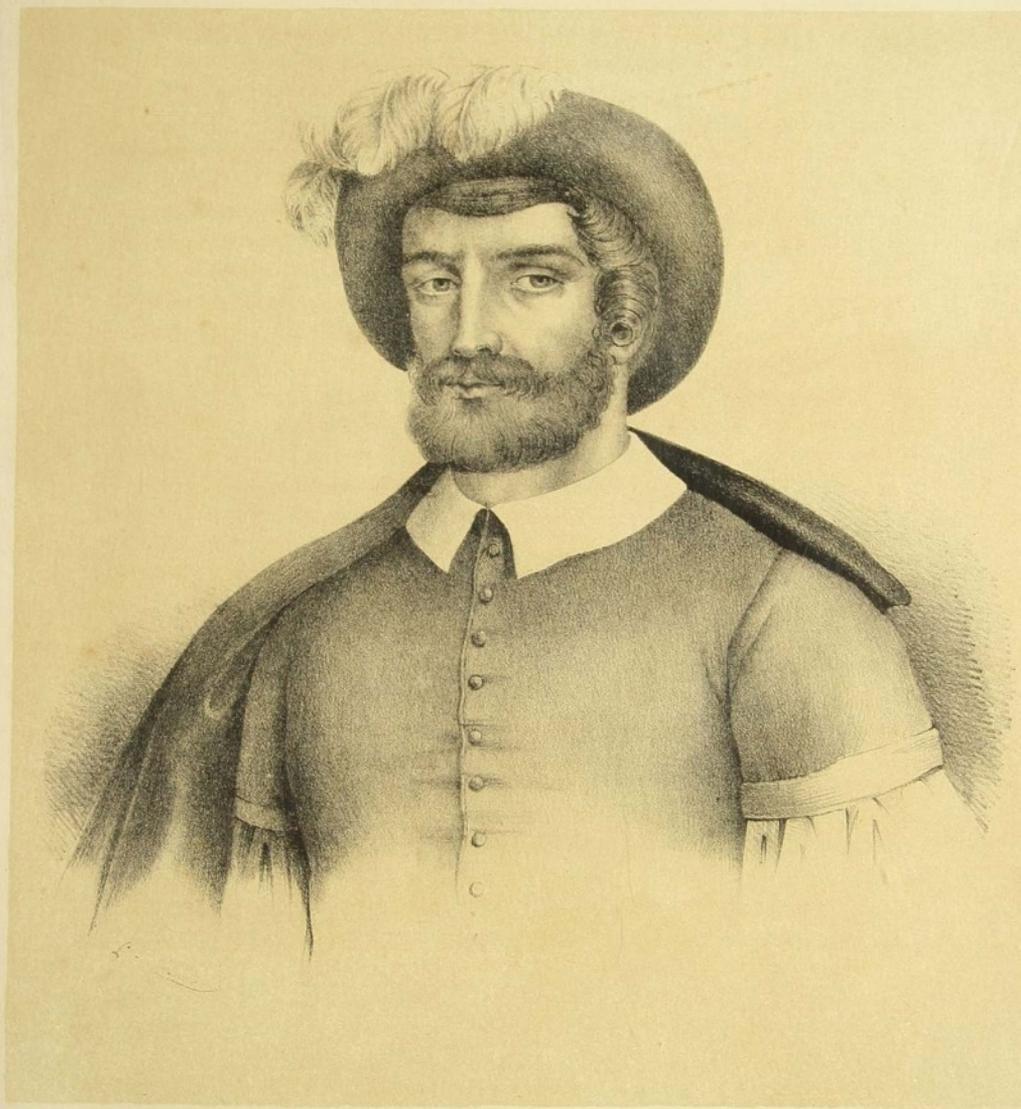
De aquí parte, pues, la historia de Colon, por mas que en los años anteriores hubieran bastado sus hechos para sacar de la esfera vulgar el nombre mas ignorado; porque ni su valor personal (1), ni la seguridad de sus viajes á las regiones mas peligrosas de los límites desconocidos, podian considerarse en adelante mas que como sucesos de escaso mérito, que no llegaron á traspasar los límites naturales de la ciencia.

Avido se manifestó Colon en el exámen de las cartas y observaciones que Perestrello habia legado en preciosa dote al heredero de su fama; tanto mas, cuanto que ellas revelaban al parecer la existencia de algunas islas no visitadas aun, mas al Oeste de las ya descubiertas.

En vista de tan preciosas indicaciones, que tanto armonizaban con la idea extraordinaria que en su imaginacion comenzaba á agitarse, el hábil marino se lanzó de nuevo al mar con rumbo al Sud-Oeste para cruzar la distancia que hay desde Lisboa á la Madera; y así en esta isla como en la de Puerto-Santo, procuró in-

(1) Entre los hechos famosos que ilustran de Cristóbal Colon los años anteriores al acontecimiento de donde esta historia toma su origen, hay uno que por sí solo basta para dar á conocer el carácter valeroso, resuelto y ejecutivo que le distinguia entre los mas acreditados navegantes. Hallábase sirviendo á los duques de Calabria cuando trataban de reconquistar el reino de Nápoles, por los años de 1459 y siguientes: y como ocurriese la necesidad de apresar una galera enemiga que se hallaba en el puerto de Tunez, se encomendó esta empresa á Colon para que la llevase á cabo con el navio que mandaba. En Cerdeña hubo de enterarse la tripulacion de que la tal galera estaba acompañada de dos naves y una *carraca* (especie de galera menor, de inconvenientes proporciones, y apenas usada entoncees en las armadas españolas,) y por no arriesgarse á una empresa de tanto peligro juzgó mas prudente amotinarse contra Colon, porque á todo trance pretendia llevar á término lo que se le habia mandado. Poco suficiente el atrevido capitán para calmar los ánimos de su recelosa gente, no vaciló en ofrecerse á sus exigencias de volver á Marsella en busca de refuerzos; pero lejos de cumplir una promesa que á su reputacion juzgaba indecorosa, mudó hácia el Sur la punta de la brújula, y dando al viento las velas en la propia tarde que tal e acontecia, se encontró al dia siguiente dentro del cabo de Cartagena. Los comentarios que escribiríamos sobre este hecho no podrian menos de desvirtuarlo.





JUAN SEBASTIAN ELGANO

formarse, con estremada minuciosidad, de la situacion y condiciones que, por señales mas ó menos autorizadas, pudieran apropiarse á las islas que se indicaban como de posible existencia mas engolfadas en el Océano.

Cierta herencia que por su nuevo parentesco habia adquirido en Puerto-Santo facilitó á sus estudios gran parte del éxito brillante que con el tiempo alcanzaron, puesto que por ella se vió, si no obligado, al menos en posicion decorosa para habitar en aquella isla, cuyo reciente descubrimiento y especial situacion tanto se prestaban al curso de sus reiterados consecuentes trabajos. Allí vió nacer á su primogénito don Diego, y si antes de este suceso agradable habitaba nada mas que por recreo ó por consideraciones materiales aquella parte del archipiélago Atlántico, no hay duda que desde entonces mayores afecciones á semejante residencia le sujetaban.

Correspondiendo á sus investigaciones los mas aventajados pilotos que aquellos mares frecuentaban, le confirmaron sucesivamente en la existencia de tierras desconocidas, bien que ninguno le confirmase de una manera inconcusa cuanto de probable se le denunciaba. Fundábanse nada mas sus indicaciones que en maderos de estrañas labores, colosales pinos y cañas corpulentas, como no se conocian en las tierras frecuentadas, cuyos objetos habian depositado en las playas de aquellas islas los vientos de Occidente.

Sobre todo, en las Azores le aseguraron haber visto en la playa de la isla de las Flores, dos hombres muertos, cuyas caras y demás proporciones físicas tenian poco de comun con los de las tierras conocidas; y los moradores del cabo de la Verga fueron tan adelante en sus informes, que aseguraron á Colon haber visto flotantes en el Océano, por la parte de Poniente, algunas almadias cubiertas con cierta especie de gente como jamás se habia conocido. Aunque parece hoy harto probable, por la distancia y por las condiciones de dichas almadias, que semejante relacion tuviera mas fundamento en acaloradas fantasías que en positivos sucesos, no hay duda que influyó grandemente en el ánimo ya agitado del futuro Almirante.

Desde entonces multiplicó su estremada aplicacion al estudio de la geografia, de la historia natural y de la astronomía, no obstante la familiaridad con que ya trataba todas las ciencias naturales, produciendo sus nuevas observaciones la mas completa conviccion que en materia alguna puede tenerse. Comparó, con la mayor exactitud, las condiciones del globo terráqueo, y partiendo del sistema exacto de su redondez, juzgó seguro que tomando rumbo hácia Occidente desde las costas lusitanas, necesariamente se habia de encontrar, á una distancia moderada, la India Oriental que se buscaba por un derrotero exactamente opuesto.

Si las ciencias físicas, no desarrolladas ó apenas conocidas aun, no podian facilitar siquiera aquellas nociones indispensables para concebir la posibilidad de semejante viaje, porque siendo ignoradas, no podian apreciarse las leyes de la gravedad específica y de la gravitacion central, tan necesarias para viajar por toda la superficie del globo, suponiéndola esférica, la luz de la razon le hacia ver

mas claro que todos los sábios habian visto hasta su época, despejando ciertas tinieblas cuya causa el mismo Colon no comprendia, por mas que la atropellaba. Y si con frecuencia seguia á Plinio, á Estrabon y á Ptolomeo en el curso de sus noticias geográficas y astronómicas, no por esto encontraba grandes reparos para desviarse algun tanto de las teorías de aquellos sábios, cuando no se acomodaban á la idea que en su mente se estaba desarrollando con proporciones colosales.

Buscando siempre razones superiores que justificasen su concepcion atrevida, leia á Séneca y se familiarizaba con la idea de considerarse el elegido para dar otra vez al mundo el vaticinado espectáculo de Tiphys (1). Si repasaba los libros sagrados, á los cuales destinaba algunas horas de su estudiosa vida, tambien se reconocia de superior origen, suponiendo que Dios le habia inspirado para realizar los decretos consignados en los cánticos de la iglesia. *Se juntarán los extremos de la tierra, y todas las naciones y las lenguas se unirán bajo las banderas del Redentor.* Si trataba de reflejar sus luces naturales en autoridades conocidas, comparaba las corpulentas cañas de Ptolomeo con los arbustos arrojados por las olas del Océano en las islas de las Azores (2): la figura del globo le indicaba la posibilidad de frecuentar toda su circunferencia: y si alguna vez desechaba por imaginarias las islas de que se creia salpicado el mar, respecto á la que suponía mayor cantidad de tierra, segun las leyes naturales como su penetracion las subordinaba, acudian á robustecer su vasto plan las teorías de aquellos mismos autores que en otras páginas solian desvirtuarlo. Platon le situaba la Atlántida de su Tímeo: Aristóteles le confortaba tratando aquel viaje de los mercaderes cartagineses á la grande Antilla: Séneca, refiriéndose á Tucídides, tambien corroboraba la antigua existencia de la Atlántica; y Plinio, Seboso, Solino y Estacio, le marcaban con atrevida exactitud la situacion de las fabulosas Hespérides (3).

La division del mundo que hiciera Ptolomeo, tal como se conocia en sus tiempos, en veinte y cuatro horas de á quince grados, facilitaba á Colon un punto de partida tan conveniente en sus cálculos cual pudiera deseárselo; porque siendo ya conocidos prácticamente todos los lugares comprendidos en quince de dichas horas, aun antes de que Marco Polo y Juan Mendeville estendiesen los límites de Asia mas allá del Ganges, y los portugueses hasta el Occidente de las Azores, fácil era comprender que la distancia ignorada no podia ser mayor que la tercera parte del globo, antes bien mucho menor, aceptando, no solamente las rela-

(1) *Veniunt annis
Secula seris, quibus Oceanus
Vincula rerum laxet, et ingens
Pateat tellus, Tiphys que novos
Delegat Orbis, nec sic terris
Ultima Thyle* (Séneca, in cor. Medea.)

(2) *Cosmografía: lib. II, cap. XVII.*

(3) *Platon in Tímeo: Aristoteles, Libro de las cosas naturales. Séneca, id. lib. VI. Plinio, Historia Natural, libro II, cap. III, etc.*

ciones de aquellos célebres viajeros, sino también las opiniones conformes de Estrabon, Ctesias, Onesicrito, Nearco, Plinio, Séneca, Aristóteles y otros (1).

La duración del día podía muy bien facilitar algunas nociones respecto á las distancias en nuestro globo, y á la penetración del Almirante no se ocultarían las observaciones consiguientes para subordinar la rotación del mundo ó la carrera del sol, á lo que exigían sus descos. Por esto, desentendiéndose con frecuencia de todo aquello que pudiera retraerle de llevarlos á cabo, arrojaba los testos antiguos y se empapaba en la nueva ciencia de Alfergan, acortando algunos grados á cada una de las veinte y cuatro horas de Ptolomeo: de Raimundo Lulio aceptaba el sistema de las mareas, dando por supuesto que el desconocido continente, en que se apoyaba del arco de mar el extremo opuesto al ya conocido, no podía ser otro que el de la India. Y para que sus cálculos no se apartasen de lo justo, y girasen constantes en el círculo de lo posible, acogía con religiosa veneración el relato contenido en el pergamino del P. Fray Juan Bosco, denunciando la *Isla de San Brandano*: creía en la de *las siete Ciudades* edificadas por los siete obispos fugitivos de nuestro continente, como creían todos los marineros de su tiempo, sin embargo de que ninguno la había siquiera divisado; y por no disentir de cuanto en aquella época se rectificaba respecto á la geografía, acababan por satisfacer su voluntad la curiosa relación que hace Marco Polo de las islas de *Cipango* y *Antilla*, y los treinta años que empleó Mendeville en su expedición á lo más Oriental del mundo conocido (2).

Si materializando la cuestión tanto como es conveniente á la verdad de los hechos, la juzgamos matemáticamente, ¿hallaremos algo de extraño en que el Almirante, cuando hablaba de ella, lo hiciese con toda la seguridad de que pudiera hallarse convencido quien ya la hubiese prácticamente demostrado? Seguramente que no; pero tampoco debemos admirar que á los hombres mas eminentes pareciesen delirios de una imaginación fogosa y extraviada aquellos que en realidad no eran sino el compendio de todas las ciencias fisisco-matemáticas, adicionadas con el talento especial del hombre que las manejaba con un atrevimiento extraño á todos los cálculos de la más esquisita experiencia.

Fortificado Colon con tan indestructibles razones, trató inmediatamente de

(1) *Estrabon* afirma que ninguno ha llegado con ejército hasta el fin de las Indias: *Ctesias* supone lo desconocido por aquella parte tan grande como el resto de Asia: *Onesicrito* cree que es la tercera parte de la esfera: *Nearco* supone indispensables cuatro meses de camino para atravesar aquella gran distancia: *Plinio*, menos exagerado que *Onesicrito*, cree que es toda la India la tercera parte del globo: *Aristóteles* sienta que es muy corta la distancia positiva desde las columnas de Hércules hasta las costas de la India, y *Séneca* afirma que, con viento favorable, puede hacerse en pocos días semejante viaje.

(2) No podían menos de ser acogidas aquellas relaciones como positivas, puesto que existían otras anteriores: era una del rabí Benjamin ben Jonah, de Tudela, el cual habiendo salido de Zaragoza en 1173 para visitar los restos dispersos de las tribus hebreas por toda la faz de la tierra, penetró en la China y llegó hasta las islas del Sur de Asia. También constaban, por relaciones propias, los viajes sucesivamente hechos de orden de Inocencio IV por los PP. Carpini y Ascellin, como embajadores apostólicos, para combertir al Gran Kham de Tartaria; y no era menos digno de fijar la atención de los estudios el diario de Guillermo Ruysbrook, que con una semejante comisión había atravesado gran parte de las regiones de Asia á mediados del siglo XIII, por orden de Luis IX de Francia. Véanse á Bergeron. *Voyages en Asie* tomo I, y al abate Andrés en su *Historia de la Literatura*, cap. VI.

llevar á cabo el gigante pensamiento que revolvía en su mente, con admiración de cuantos le escuchaban; pero sus recursos eran escasos para empresa tan superior; tanto mas, cuanto que contaba por necesidad absoluta la de llevar alguna fuerza para el caso probable de que en las nuevas tierras que pensaba descubrir tuviese que defender con las armas su bastimento y su persona. En tal conflicto adivinó necesaria la ayuda de algun príncipe ó potentado capaz de empeñarse en una lucha de nacion á nacion, cual pudiera temerse, para dar completa autoridad á su tránsito, estender la fé de Jesucristo, y tomar posesion de cuantos paises se encontraran fuera de la comunión social que reinaba en las naciones de Europa, como lo habian practicado hasta entonces españoles y portugueses en el archipiélago Atlántico y en las dilatadas costas de Africa.

Abandonó, pues, su morada de Puerto-Santo, y regresó á Portugal con intento firme de estender los límites de su patria adoptiva, por las que se suponian mas ricas entre todas las regiones del mundo; y como sus pensamientos giraban nada mas que en la esfera de los hombres científicos, de suponer es que sus relaciones habian de cultivarse, única, ó mas particularmente con los sábios que á la sazón frecuentaban aquel reino. Uno de sus amigos, Lorenzo Giraldo, natural de Florencia, le informó de como al rey don Alfonso de Portugal le habia escrito cierto maestro de grande erudición, llamado Paulo Físico, dándole muy importantes noticias sobre la navegacion que debiera hacerse á la India, las cuales acompañaba con una carta de marear ó hidrográfica, sumamente curiosa. De suponer es que tan importante noticia no pasaria despreciada del Almirante; así fué que, sin perder tiempo, se puso en comunicacion con el citado maestro, que tambien era de Florencia, donde residía, al cual envié una esfera ejecutada por el mismo Colon para desenvolver las teorías de su plan con mayor y mas conveniente copia de argumentos. No se hizo esperar mucho tiempo la respuesta del sábio florentino, quien agradeciendo con muy corteses palabras consulta de tanto peso, repitió á Colon las propias noticias que al rey de Portugal habia comunicado, enviándole un traslado fiel de sus anteriores cartas (1).

(1) El interés de aquella comunicacion nos obliga á insertarla en esta página, como una muestra exacta del estado de la geografía é hidrografía en aquella famosa época de descubrimientos. Dice así la carta de Paulo Físico dirigida al rey de Portugal por conducto de cierto canónigo de Lisboa:

«A Francisco Martínez, canónigo de Lisboa.—Paulo Físico, salud.—Mucho me agrada saber la familiaridad que tenéis con el serenísimo y magnificéntísimo rey, y aunque yo he tratado muchas veces del brevísimo camino que hay de aquí á las Indias donde nacen las especerías por la via del mar, el que tengo por mas corto que el que haceis á Guinea. Ahora me decis que S. A. quisiera alguna declaracion ó demostracion, para que entienda y se pueda tomar este camino; por lo cual, sabiendo yo mostrársele con la esfera en la mano, haciéndole ver cómo está el mundo, sin embargo he determinado, para mas facilidad y mayor inteligencia, mostrar el referido camino en una carta semejante á las de marear, y así se le envío á S. A. hecha y pintada de mi mano; en la cual va pintado todo el fin del Poniente, tomando desde Irlanda al Austró hasta el fin de Guinea, con todas las islas que están situadas en este viaje, á cuyo frente está pintada en derecha por Poniente el principio de las Indias, con los sitios y lugares por donde podreis andar y cuanto os podriais apartar del Polo Artico por la línea equinoccial y por cuánto espacio, esto es, con cuántas leguas podriais llegar á aquellos lugares fertilísimos de especería y piedras preciosas. Y no os admireis de que llame Poniente al pais donde nace la especería que comunmente se dice nacer en Levante, porque los que navegaren á Poniente siempre hallarán en Poniente los referidos lugares, y los que fueren por tierra á Levante, siempre los hallarán

Cuando la resolución del Almirante no hubiese estado bastante formada, para lanzarse á la ventura caprichosa de un inmenso piélagó, sin duda el contenido de aquella preciosa carta hubiera sido mas que suficiente para disponer su ánimo á mas atrevidas empresas, si mas atrevidas fuera posible imaginarlas; porque la fama del maestro Paulo Físico estaba reconocida como joya de grandes quilates por todo el mundo de las ciencias, y su opinion no podia ajustarse mas á los deseos del grande hombre que la habia consultado.

En tal concepto se disiparon los recelos, como las dudas se habian ya desvanecido; y Cristóbal Colon acometió de frente la empresa, entrando inmediata y sucesivamente en proposiciones con los príncipes á quienes supuso dignos de ella. Los que rechazaron de su lado como visionario al proyectista que les ofreciera tan copioso caudal de ciencia para aumentar el poderío de sus reinos, algunos años despues hubieran cedido la mayor parte de cuanto hasta entonces habian poseido, por la menos porción de la gloria que conquistaron con estremada generosidad nuestros ascendientes, al secundar prácticamente las inspiraciones del génio.

Pero la Providencia dispuso que fuerán los Reyes Católicos de España los que, despues de asegurar su poderío y la independencia de Castilla contra las pretensiones de don Alonso de Portugal; despues de reunir en un solo trono las brillantes diademas que distribuian su luz á todos los ámbitos de la península ibérica; despues, en fin, de haber peleado con heroica constancia por las escabrosidades del reino de Granada, ya venciendo en campales batallas las tostadas

en Levante. Las líneas derechas que están á lo largo en dicha carta, muestran la distancia que hay de Poniente á Levante: las oblicuas la que hay desde el Norte al Mediodia. Tambien le pintaba en dicha carta muchos lugares en las partes de las Indias donde se podrá ir sucediendo algun caso fortuito, cómo vientos contrarios ú otro cualquiera que no se esperase, y despues, porque quedéis plenamente informado de todo, diré lo que he averiguado. Las islas de que hemos hablado están habitadas por mercaderes que trafican en muchas naciones. Se vé en los puertos mayor número de bajeles estrangeros que en otra parte del mundo. De solo el puerto de Zañon, uno de los mas hermosos y famosos de Levante, parten todos los años mas de ciento cargados de pimienta, sin contar otros que vuelvan cargados de toda clase de especeria. Es grande y poblado el pais: tiene muchas provincias y muchos reinos del dominio de un príncipe solo llamado *El Gran Kam*, que es lo mismo que *rey de los reyes*: ordinariamente tiene su residencia en el Catay: sus predecesores deseaban tener comercio con los cristianos, y há doscientos años que enviaron embajadores al Papa pidiéndole maestros que los instruyesen en nuestra fé: pero no pudieron llegar á Roma y se vieron precisados á volverse por los embarazos que hallaron en el camino. En tiempo del papa Eugenio IV vino un embajador que le aseguró el afecto que tenian á los católicos los príncipes y pueblos de su pais; estuve con él largo tiempo; me habló de la magnificencia de su rey, de los grandes rios que habia en su tierra, y que se veian doscientas ciudades con puentes de mármol, fabricadas sobre las riberas de un rio solo. El pais es bello, y nosotros debiamos haberlo descubierto por las riquezas que contiene y la cantidad de oro, plata y pedrería que podia sacarse del. Escogen para gobernadores los mas sábios, sin consideracion á la hacienda. Hallareis en un mapa que hay desde Lisboa á la famosa ciudad de Quisai, tomando el camino derecho á Poniente, veinte y seis espacios cada uno de ciento y cincuenta millas. Quisai tiene treinta y cinco leguas de ámbito; su nombre quiere decir *Ciudad del Cielo*: vénse allí diez grandes puentes de mármol sobre gruesas columnas de una estraña magnificencia: está situada en la provincia de Mango, cerca de Catay. De la isla Antilla hasta la de Cipango se cuentan diez espacios que hacen doscientos veinte y cinco. Es tan abundante en pedrería y oro que cubren los templos y los palacios reales con planchas de ello. Aun pudiera añadir muchas cosas; pero como os las he dicho, y sois prudente y de buen juicio, no creo debo repetir las aqui. Deseo que mi carta satisfaga á S. A., á quien os ruego digais que estoy pronto y puntual en obedecerle cuando me mande cualquiera cosa. Florencia á 25 de junio de 1474. Esta carta fué escrita en latin así el rey de Portugal, como á Cristóbal Colon; pero nosotros hacemos uso de la traduccion castellana que estampó don Fernando en la *Historia del Almirante*.

huestes de Mahoma, ya abatiendo en las plazas fuertes sus estrellados pendones, hasta arrojarlos á todos mas allá de las columnas de Hércules, distribuyeran tambien con desinteresado y religioso celo la luz de la razon á ignoradas regiones, donde la cultura y la civilizacion no habian logrado disipar aun las densas tinieblas del estado primitivo de la naturaleza.



CAPITULO III.

Conjeturas respecto á los primeros pasos que dió Colon para poner en práctica su pensamiento.—Proposiciones á la córte de Portugal.—Examinase el proyecto en Lisboa por una junta de hombres científicos.—Diversos pareceres.—Estraña conducta del rey don Juan II para averiguar lo mas cierto.—Venida de Colon á España.—Llega al convento de la Rábida.—Primera entrevista con el guardian Fr. Juan Perez de Marchena.—Enviase á la córte de los Reyes Católicos el proyecto de Colon.—Consúltase y resuélvese que pase á la córte el projectista.—Preparativos y recomendaciones para el viaje de Colon á Córdoba.

EN todos, ó en la mayor parte de los autores que escribieron de las cosas de Colon se advierten algunos claros de fecha á fecha, que la oficiosidad de muchos ha pretendido llenar con hechos que no sucedieron, ó no fueron conocidos, ó tal vez se equivocaron. De aquellos hay uno cuyos límites no traspasan mas que el curso de un año, á saber; desde que Colon resolvió definitivamente la realizacion de su proyecto, viniéndose de Puerto-Santo á Portugal, hasta las proposiciones que hizo á la córte de Lisboa; y este intervalo, que bien pudo ser motivado por los estudios ó trabajos preparatorios para desenvolver sus teorías ante los doctores que habrian de examinarlas, sirvió de fundamento bastante para sentar en varios libros, como hecho innegable, que Colon lo empleó en hacer un viaje á Génova, con el objeto de que fuera su patria, y no otra alguna, la que de su ciencia se aprovechase.

Es verdad que son de acreditada nota los autores que semejante opinion sostienen, por mas que en la fecha no acomoden; aunque las modernas conjeturas hayan declarado, por conducto del sábio Washington Irving, insuficientes las pruebas que á tal aserto corresponden, bien merecen alguna consideracion las opiniones contestes de Ramusio, Pedro Mártir de Angleria, Muñoz y otros. cuyos escritos siempre han merecido entera fé en la república de las letras.

De todos modos nosotros no podemos menos de hacer notar las dificultades que se ofrecerian naturalmente á Colon para emprender tan largo viaje: porque ademas de los recursos indispensables para atravesar decorosamente la distancia

que separa ambas penínsulas, el extraordinario proyectista se hallaría embaazado para abandonar á estraños cuidados el fruto aun bastante tierno de su enlace, cuando los negros crespones de la viudez habian robado su privilegiado lugar á los puros encantos del matrimonio.

Por otra parte, no hay duda que la rectitud de Colon en todos los actos de su vida, y su buena moral necesariamente habian de conservar intacto en su ánimo el amor á la patria que el ser le diera: y nada estraño debe parecernos que en holocausto á tan sagrado objeto sacrificara una parte de sus mas tiernas afecciones, y el todo de la fortuna que hubo adquirido en el corto período de su bonanza. Lo cierto es que nada irrecusable se ha averiguado en este asunto, aun cuando mucho se pretenda probar con la ignorada existencia de Colon en el primer año despues de su vuelta al continente, y con la absoluta pobreza que le acompañaba cuando salvó la primera vez la frontera portuguesa para internarse en nuestro territorio.

Volviendo, pues, á lo mas cierto, propuso Colon con toda solemnidad su proyecto al rey de Portugal, sobradamente confiado en la proteccion que solicitaba para llevarlo á cabo desde un pais que estaba siendo, hacia muchos años, el punto de partida de todos los célebres descubrimientos. No era la córte de Lisboa lo que habia sido el palacio del infante don Enrique. El rey don Alonso habia reconcentrado todas sus miras sobre la corona de Castilla cuando tuvo lugar la guerra de sucesion que ya hemos indicado; y aunque don Juan II dió nuevo calor á la navegacion para seguir explorando las costas del Sur, ni su amor á lo maravilloso, ni su aficion á las ciencias podian inspirarle por el proyecto de Colon el entusiasmo que sin duda el célebre infante hubiera inmediatamente concebido.

Oyólo, pues, con muestras de agrado, si bien no dejaron de asomar á la vez en su semblante algunos síntomas de tibieza que parecia desconfianza, y por cumplir con las obligaciones de monarca prudente, mas que para acometer con asiduidad la averiguacion de una cuestion tan importante, la encomendó á una junta de su consejo para que sobre ella le informase. Hubo allí diversos pareceres, como no podia menos de suceder en una época en que las ciencias seguian una senda muy distinta de la que hoy las conduce á la perfeccion rápidamente, y cada cual las interpretaba segun su conviccion, conforme á sus conocimientos, y mas que todo en armonía con los autores que habia estudiado en aquella anarquía de sistemas que se disputaban el imperio de la verdad, sin adivinarla ninguno. Y aquí conviene desvanecer la severidad de la moderna censura cuando se ha ocupado de los opositores al proyecto de Colon, teniendo en cuenta, no solo el estado de las ciencias naturales, sino tambien el espíritu dominante de la época: que nada tiene de estraño que los geógrafos se arrimasen á las teorías de Colon tanto como los teólogos se apartaban, por las distintas fuentes en que cada uno habia bebido sus conocimientos, para figurar casi todos en el catálogo de los hombres que ilustraron grandemente los últimos años del siglo XV: y es mas sorprendente la concepcion y demostracion práctica del génio, cuanto mas sábios aparecen los incrédulos que en su origen le impugnaron.

Para orillar las dificultades suscitadas por la libre discusion en la junta de examinandos, asistió Cristóbal Colon á la presencia de los jueces de su proyecto, tan grave en su apostura y tan elocuente en sus palabras, que al fin, aunque sin anunciar nada definitivo, se convencieron interiormente hasta los mas incrédulos. Dióse cuenta al rey por último, despues de algunos ligeros debates, mas dirigidos á los medios de la realizacion, que á la verdad de las teorías, y don Juan II no tuvo reparo en esplotar el proyecto por los que torpes consejeros se atrevieron á indicarle.

La gigante empresa de Colon, si se comprendia tenia émulos; si se rechazaba tenia detractores; esto era lo regular porque siempre ha sucedido; pero ¿está en los límites de lo posible que un monarca, justo y digno de elogio por mas de un concepto, se asociara á la perfidia para despojar de su gloria al hombre eminente que habia dedicado toda su ciencia, todos sus intereses, todas sus afecciones á la realizacion de una empresa gigante? Esto no estaba previsto en ningun acontecimiento regular, porque á falta de conciencia religiosa, de que tanto alarde se hacia entonces, debia garantizar á Colon su propiedad científica, sino el escaso respeto que un pobre extranjero inspira, al menos la inviolabilidad de la real palabra; que de gran rey deben ser consecuentes costumbres lo infalible de monarca; lo justo y legal de legislador; y de hombre lo caballero.

Acudieron al rey los individuos de la junta, para manifestarle la posibilidad de encontrar la India por el derrotero que Colon trazaba; pero al hacerlo tuvieron gran cuidado de mezclar algunas desconfianzas, con objeto de sazonar el pensamiento que habia nacido en el ánimo de alguno de los jueces, por un exceso de patriotismo que la historia condenará siempre como inmoral y torpe. Dijeron al rey que bien pudiera suceder lo que Colon anunciaba, aun cuando sus razones no bastaran para desvirtuar los acontecimientos y nociones de tantos siglos pasados; y que si por acaso la ventura deparaba á sus vasallos el alto concepto de modificar las ciencias, por las que atesoraba un oscuro extranjero, mas justo seria que la fama de tan importante suceso recayese íntegra en lo que exclusivamente perteneciese á su corona. El rey escuchó el consejo, y lo que es mas punible, dió orden para que así se practicase, armando al efecto una carabela que con la mayor reserva y provista de víveres en abundancia, se hizo á la vela sin que su tripulacion, escepto el capitán, supiese qué rumbo iba á tomar por la inmensidad del Océano.

Entretanto se procuró entretener á Colon con lisonjeras esperanzas, para que de ningun modo sospechase el mal proceder que con él se estaba usando; pero el destino, que siempre se cumple en sus propias condiciones, se encargó de poner de manifiesto tanta iniquidad, apenas creible en tan elevadas personas. La carabela navegó rápidamente con rumbo á donde el sol se pone; pero siempre con la desconfianza de una tripulacion que temia engolfarse por donde la ciencia no habia penetrado. Sin embargo, el capitán era atrevido, aunque no tanto como la empresa requería, y ¿quién sabe si la gloria de Colon

se hubiera ocultado para siempre con el descubrimiento de la Tierra-Virgen, á no sobrevenir la tormenta que puso en confusion á los nuevos argonautas!

Arreciaron los vientos, las olas se embravecieron, y la débil carabela estuvo muy próxima á sepultarse para siempre con su secreta comision en las profundidades del ancho piélagó, lo cual sin duda hubiera dejado en mejor lugar al rey D. Juan y á los que en semejante proceder le habian comprometido; pero quiso el destino que la expedicion pudiese alcanzar otra vez las playas portuguesas, y con esto se apostrofó visionario al famoso proyectista, que por su parte no pudo menos de admirar tanta falsía en personas tan respetables como debieran ser las que dirigian el consejo del monarca lusitano (1).

Desde entonces ya no volvió á pensar Colon en secundar sus proposiciones á la córte de D. Juan II: antes por el contrario se quejó amargamente al rey del engaño que con él se habia usado, y en vano fueron las disculpas y satisfacciones que le prodigaron los reales labios. Quizá el rey D. Juan no habia quedado satisfecho del malogrado ensayo, y pretendia cautivar el ánimo de Colon desenojándole para acometer otra vez la prueba del descubrimiento con sus naturales condiciones; pero el célebre proyectista no apartó un solo instante de su agraviada mente el justo resentimiento de tan miserable accion, y á salir de Portugal se dirigió en desde aquel momento todos sus cuidados.

Hallábase á la sazón en compañía del célebre almirante, un su hermano llamado Bartolomé, hombre de vasta instruccion en el arte de navegar, y no menos resuelto para cualquiera difícil empresa. Las continuas tareas de Cristóbal le habian persuadido de la verdad que su ciencia adivinaba, de suerte que lo que su claro entendimiento admitia sin réplica, su voz lo afirmaba con entera confianza, y su valor personal, de que estaba bien dotado, le disponia en todos tiempos á demostrarlo prácticamente lanzándose á los mares. De semejante temple necesitaba Colon hombres que apoyasen sus proposiciones, y como no era ya tiempo de permitir que los años trascurriesen sin resultados positivos, tuvo por conveniente encargar á su hermano en la córte de Inglaterra de la mision que á él iba á trasladarle al territorio de España.

Partió Bartolomé con desgraciada estrella á la gran ciudad del Támesis,

(1) No fuera justo hacer pesar toda la maldad de semejante accion sobre uno de los mejores reyes que Portugal ha tenido, y por lo tanto bien será consignar aqui el nombre del obispo de Ceuta, *Cazadilla*, que fué el débil consejero á quien la historia atribuyó en su propia época la determinacion del monarca. Ni de menor cuantía habian de ser las influencias que torcieron la rectitud del rey D. Juan, cuya historia no es otra cosa que un admirable tegido de virtudes y nobleza. Por ellas mereció los renombres de *Perfecto y Magno* que la posteridad no puede considerar mas que como insuficiente recompensa tributada á la grata memoria del monarca que en Portugal supo centralizar el poder en sus manos, aboliendo los abusos del feudalismo: que administró recta justicia entre todas clases y condiciones de su reino; que no vaciló jamás en dar nobles satisfacciones á aquellos de sus súbditos que se consideraban injustamente agraviados por la majestad: que premiaba á los jueces que en legal sentencia faltaban contra su persona, que jamás tuvo privado, porque lo consideraba el peor de todos los vicios que un monarca tener pudiera: que consultaba indirectamente la opinion general antes de nombrar sus ministros: que regularizó el sistema monetario en sus reinos de tal suerte, que aun hoy rige con imperceptibles variaciones: que puso coto al lujo y destruyó la avaricia: que fundó hospitales y casas de beneficencia como en el Mediodia de Europa no se habian visto, y por último, que renovando el impulso dado á la navegacion en tiempo del infante don Enrique, descubrieron sus marineros el reino de Congo, y llegaron los primeros al Cabo de Buena-Esperanza.

porque cuentan algunos autores que en la travesía fué cautivado por unos piratas, de cuyo poder logró, con trabajo y pasado algun tiempo, emanciparse y arribar á su destino. A la vez Cristóbal, que en algunos años ninguna noticia pudo haber de su hermano, se dispuso á atravesar la frontera lusitana con el mayor sigilo, bien para evitar los estorbos que á su marcha tratara de oponer el mal aconsejado rey Don Juan, que insistia en detenerle, ó tal vez para desentenderse hasta mejores tiempos de algunas deudas que se habia visto obligado á contraer durante su última permanencia en Lisboa.

¡Cuánto padecería en semejante caso el hombre eminente que tantas riquezas atesoraba en su imaginacion, tantas privaciones sufría en su cuerpo, y tantas desgracias contemplaba en su azarosa vida! Hallábase abandonado, escarnecido y ultrajado en un pais extranjero, sin recursos, sin amigos y sin deudos; solo en medio de la pobreza. Pero no: no estaba solo: tenia para consuelo de sus afanes aquel pedazo de su corazon que le recordaba los goces de su pasada felicidad, asi como le ponía tambien de manifiesto todo el peso de su desdicha. Don Diego era muy niño aun: no podria resistir las fatigas de un viaje en la estacion de un invierno riguroso, y sin embargo Colon no podia ni queria dejar prenda de tan subidos quilates en poder de sus detractores y enemigos. Estaba tan pobre que rayaba en miserable: ni podia evitar que las plantas de sus piés marcasen hasta su término la ruta que necesitaba emprender, ni le era posible tampoco impedir que sobre sus mal tapadas carnes llegasen á deshacerse algunos copos de la nieve que las nubes habian congelado para mejor determinar sus pasos.

Apesar de esto: el que despues habia de ser *Grande Almirante de todo el mar Océano*: el que habia de dar á la corona de Castilla un dia eterno, y al viejo continente otro nuevo donde se reprodujese todo el pasado de los tiempos primitivos: aquel génio superior, á cuya voz se habian de levantar imperios de la inmensidad de mares procelosos, y riquezas inmensas y vasto poderío para los grandes de la tierra: que habia de dar nueva vida á la navegacion, y al comercio una trascendencia incalculable, acomodó sobre sus hombros al heredero de tanta gloria, y á pié y mendigando el necesario sustento, atravesó la distancia que separa la hermosa Bética de la antigua Lusitania.

Entre los 36° 45' 38" 9' latitud y los 2° 20' 5" 18" longitud occidental del Meridiano de Madrid, al S. SO. de nuestra Península, está situada la provincia de Huelva, que compone una considerable porcion del antiguo reino de Sevilla. Formando un triángulo truncado por el N., de cuyos ángulos el del O. marca la frontera de Portugal con dicha provincia, tiene por base el Océano, en cuya costa se halla enclavado el famoso convento de la Rábida, media legua distante del mas famoso puerto de Palos.

En uno de los dias mas rigurosos que tuvo el invierno de 1484 á 85, cuando los vientos del N. O., que son los mas frecuentes en aquella parte, azotaban las toscanas paredes del convento y silbaban airados en las góticas torres

de su iglesia, preludiando la tempestad de la próxima noche, Cristóbal Colon atraviesa el nevado sendero que le conducía al convento, agoviado no menos que por el cansancio natural del camino, por el llanto desconsolador de su pobre criatura, que tenía hambre, sed y frío. A los golpes que dió á la puerta del piadoso edificio el desventurado caminante acudió el portero del convento, á quien Cristóbal Colon demandaba caridad para aquel *ninico*, en el momento en que otro religioso de mas venerable aspecto se apresuraba á ofrecérsela tan completa como en aquellas casas era costumbre.

El mas caracterizado entre ambos religiosos hubo de notar en el extranjero algunas señales características de esas que revelan el génio donde quiera que se esconde, y al contemplar el miserable porte y estraña condicion que tanto contrastaban con su augurio, no pudo menos de dar á su curiosa investigacion el giro que convenia para satisfacerla. Así, pues, vaciló poco en preguntar quién era y á dónde caminaba el hombre que tenía delante, seguro de que algun misterio encubria aquella peregrinacion tan penosa: «Soy, contestó Colon, un miserable que no tiene pan con que satisfacer el hambre de su hijo, ni agua para apagar su sed, ni vestiduras con que resguardarle del frio, y que sin embargo anda errante de reino en reino y de córte en córte, ofreciendo inmensos tesoros al monarca que quiera aceptarlos.»



La respuesta original de Colon afectó de varias maneras al guardian de la Rábida, pues otro no era el que le interrogaba; no dejó el buen guardian de creer un instante que estaba demente aquel hombre; pero los ojos de Colon brillaban con todo el entusiasmo de la verdad; su acento era firme, sus palabras moderadas y de sonora coordinacion, y sus ademanes nobles y modestos

como de quien ni se enaltece con sus pensamientos ni se abate con su desgracia. Escasos fueron los momentos que el fraile luchó con la duda, puesto que brindó inmediatamente el hospedaje que ofrecia el convento á cuantos con tan escasos recursos materiales caminaban. El viajero aceptó con el alma aquella hospitalidad que tanta falta le hacia, y la Providencia marcó con el sello de lo maravilloso el diálogo casual que acababa de tener lugar entre Cristóbal Colon y el guardian del convento de franciscanos de la Rábida, Fr. Juan Perez de Marchena.

Cuando las fuerzas perdidas en el camino se hubieron recobrado, merced á la comunidad, que se apresuró á tributar á Colon todo género de atenciones, el prior quiso escuchar de su huésped algunas explicaciones que aclarasen sus primeras misteriosas palabras. Afortunadamente para el acontecimiento que se preparaba, el P. Marchena habia cursado las ciencias naturales, y no le fué difícil comprender las teorías de Colon, de las cuales se declaró sin vacilar ardiente partidario. Además, en el vecino puerto de Palos existia á la vez un médico, hombre de vasta erudicion y de claro entendimiento, que desvaneció en sus frecuentes entrevistas las escasas dudas que pudieran quedar en el convento respecto á la proposicion del extranjero: y como el lugar era á propósito para discusiones que á la navegacion afectasen, y dados á novedades los habitantes de aquella costa, con mas particularidad en época de tantos descubrimientos, bien pronto cundió la fama del nuevo proyecto con singular aceptacion y entera fé por toda la comarca, despertando la curiosidad de todos y dando calor á mas de una novela marítima, que el fuego de las imaginaciones meridionales hubo de purificar para que fuesen aceptadas entre el vulgo como verdaderas historias.

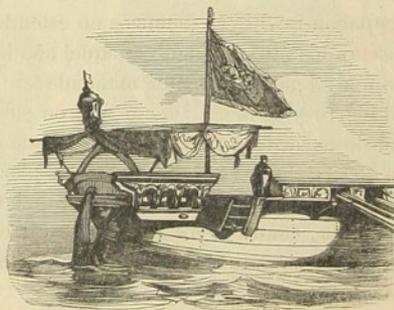
Entre tanto se ocupaban los Reyes Católicos en estender su señorío por el territorio que aun poseian los árabes: durante aquel año habian llevado á cabo su famosa expedicion á la vega de Granada mandada en persona por el rey Fernando, que dió al hierro y al fuego cuanto pisaron sus aguerridas huestes y alcanzaron sus victoriosas armas. Coronóse en el estío aquella brillante expedicion de cincuenta dias con la toma sucesiva de las plazas de Alora, Septemil y otras menos considerables; pero no fueron tan dichosas las armas de los cristianos delante de Ronda, contra cuyos adarves se estrelló su pujanza aquella vez: y dejando su conquista para mejor sazon, se dispersaron las tropas á cuarteles de invierno.

Semejante contratiempo, comentado de diversas maneras en todo el reino, no causó muy buena sensacion al guardian de la Rábida, que habiéndose declarado ardiente protector de Colon, deseaba á todo trance que sus proposiciones fuesen escuchadas y admitidas por los monarcas, y creia con razon que no podrian cumplirse sus deseos bajo la influencia de un desaire tan reciente. Con todo: era íntimo amigo del reverendo P. Fr. Hernando de Talavera, prior en Valladolid del famoso convento del Prado, y recién nombrado obispo de Avi-

la, el cual se hallaba y seguía á la sazón la córte con gran valimento entre los reyes; como que era confesor de Isabel I; y aprovechando el de la Rábida la oportunidad de la superior dignidad á que había sido elevado su amigo fray Hernando, le escribió el pláceme, intercalando en la carta las pretensiones de su huésped.

Cruzáronse como era natural algunas contestaciones dirigidas, mas que á la inmediata aplicacion del descubrimiento, á la certeza de las teorías; y para salvar las inmensas dificultades que necesariamente se ocurrieran, opinaron á la vez Fr: Juan Perez y Colon enviar un tanto desenvuelto el plan con cartas y demostraciones científicas, que lo hicieran mas perceptible á los ojos de los que en él hubieran de interesarse. Con todo, era demasiado grande el pensamiento para que otro que no fuera su autor supiera explicarlo; por lo tanto se acordó que Colon se trasladase á la córte, por haber significado semejantes deseos los reyes mismos; y á fin de que pudiera atender mas desembarazado al objeto constante de sus tareas, el guardian de la Rábida se encargó de la asistencia y educacion del niño en el propio convento.

Con esto Colon se proveyó de las necesarias recomendaciones para no tener que mendigar la atencion de sus favorecedores, y tan modesto, aunque menos miserable que á Andalucía llegara, se puso en camino para Córdoba, en donde los preparativos de la próxima campaña, correspondiente al año de 1486, habian hecho necesaria la presencia de los Reyes Católicos.



CAPITULO IV.

Llegada de Colon á Córdoba y contrarios efectos de sus primeros pasos.—Estado natural de la córte española.—Inconvenientes y viajes.—Primera audiencia: retratos de Cristóbal Colon y de los Reyes Católicos.—Conferencias en Salamanca: sus resultados.—Operaciones militares que impiden otra vez la determinacion de los reyes.—Vuelta de Colon desesperanzado al convento de la Rábida.

LLEGADO que hubo á Córdoba Cristóbal Colon, fué su primera diligencia buscar al recién alzado á la mitra de Avila, para cuyo prelado mas particularmente eran las recomendaciones que á la córte llevaba. No era grande la importancia que á tan superior negocio el P. Talavera habia dado por las comunicaciones hasta entonces cambiadas entre el guardian de la Rábida y su persona: sin embargo queria enterarse de viva voz para desvanecer sus escrúpulos, pero la presencia de Colon y sus argumentos, quizá por lo gigantes, causaron en su ánimo todo el efecto contrario. Era sin duda en extremo afecto á las teorías mas admitidas, y semejante innovacion en las ciencias, si no la comprendió, le parecería imposible. A pesar de esto no desahució las pretensiones del extranjero, bien que en su pró nada procurase, y mas por atencion á la amistad que debia al P. Marchena, que por deseos de tomar parte en la cuestion propuesta, ofreció á Colon que prevendria favorablemente el ánimo de los reyes.

En esto avanzaba la época mas favorable á las operaciones de la guerra; y

sea que ellas no permitieran al obispo de Avila entretener el tiempo en una causa que reprobaba su mente, ó bien porque la voluntad le inclinase á despreciarla, fué lo cierto que se levantaron de Córdoba los reales, y que ningun resultado vió posible Colon para sus negocios, en tanto que de la nueva campaña no llegase el término.

Inauguróla el rey don Fernádo con el cerco é interpresa de la ciudad de Loja; gran baluarte de moros en aquella sazón, pero que defendió mal y rindió con harta mengua el famoso Boabdil, como queriendo ensayar la mas grande humillacion que seis años adelante habia de sufrir en la rendicion de Granada. Marchando de una en otra victoria los cristianos pusieron á su devocion otros pueblos y castillos durante la campaña, en especial á Zagra, Baños, Moclin é Illora, cuyo último punto dió el rey en guarda al célebre Gonzalo de Córdoba por las buenas trazas que en su ganancia se diera.

Notable circunstancia es por cierto que en el propio año en que Colon se presentó á brillar por primera vez en la corte de Castilla, ante sus reyes se distinguiera tambien por primera vez el famoso capitan de aquella época, cuyo nombre habia de resonar tan alto en las campiñas de Italia. Parece como que España á fuer de tan fecunda pretendió devolver génio por génio; pero escasa vista alcanzara quien en semejante parangon desconociese las ventajas que en ambas producciones llevó la patria de Colon á la patria nuestra: que al fin el génio italiano era el génio de las ciencias humanas, el génio de la luz, el génio de los bienes, que venia á proporcionar múltiple importancia á nuestro territorio, en tanto que el famoso Gonzalo solo el llanto, la muerte y la desolacion pudo sembrar sobre las márgenes del Garellano. Así se cumple sin duda el destino de las naciones, como el destino de los hombres cumplirse suele: tambien la opulenta Roma en los tiempos que mas gloria alcanzaba nos enviaba sus césares y sus cónsules para arrasar nuestras campiñas y esclavizar á nuestros ascendientes, mientras estos les enseñaban en cambio el arte de navegar, y les servian de pilotos para trasladar sus gentes á las regiones de Africa, y para asegurar con ellas el nuevo imperio que al furor de los vándalos abandonó Bonifacio en el año 428 de nuestra era, y recobró Belisario un siglo mas tarde.

Alentaban las esperanzas de Colon los buenos resultados de la guerra: pero quiso su desgracia que el conde de Lemos se alzara entonces con la villa de Ponferrada, echando de su recinto á la escasa guarnicion que allí tenian los reyes, y estos para apagar aquel incendio peligroso que tanta fuerza podia quitar á sus propósitos de robustecer el poder real contra el feudalismo, tuvieron por conveniente apersonarse en el lugar de la revuelta, con lo que volvieron las cosas á su conveniente estado; y despues de rendir gracias por tantas mercedes en su gran casa compostelana al apóstol Santiago, volviéronse á reposar de tantas fatigas á la insigne Salamanca.

No desperdió Colon la favorable coincidencia que se presentaba para visi-

tar aquel famoso recinto de la sabiduría de la época, y poniéndose en camino llegó en breve á las frondosas márgenes del Tórmes. Allí tuvo ocasion de ver las ciencias en su renacimiento, desarrollándose con pasmosas proporciones para estender la luz por todas las partes del globo, sin que ninguna estuviera desatendida de cuantas, en la entonces celebrada universidad de Pavía, se enseñaban.

Corrian ya los primeros dias del año 87, de suerte que uno completo era pasado desde que Colon se procuraba en vano una audiencia de los reyes; pero esta vez no fundó sus esperanzas únicamente en el obispo de Avila, y así fueron mas ciertos sus resultados. Andaba en la córte el Gran Cardenal de España, Arzobispo de Toledo, don Pedro Gonzalez de Mendoza, con tanto poder en ella por su influencia, que era apellidado vulgarmente el tercer rey de España; y como las simpatías que el estrangero inspiraba, le habian proporcionado ya algunos amigos y protectores, fácil fué que el cardenal le otorgara una audiencia para escuchar su plan y esponerlo á los monarcas.

Elocuente é inspirado en sus razonamientos estuvo Colon al tratar con el arzobispo, como quien penetra la fácil comprension del que le escucha; y aunque algunas dudas tocantes á la religion se ocurrieron al cardenal durante la conferencia, no hubo dificultad en desvanecerlas incontinenti. Desde entonces comenzaron á endulzarse los sinsabores que Colon habia experimentado en nuestra patria, bien que otros muchos le reservara aun la suerte, puesto que le fué otorgada la apetecida audiencia de los Reyes Católicos, que era á lo que todos sus afanes se habian dedicado hasta entonces.

Grande interés ofrecia á los cortesanos presentes aquella entrevista por los distintos caractéres que en ella podian observarse. Cristóbal Colon por una parte, hombre de venerable aspecto, que rayaba en los cincuenta y un años de su edad, con el pelo cano desde que los treinta habia cumplido: de agradable fisonomía, con brillantes animados ojos, á los que la luz de la verdad comunicaba simpáticos fulgores: de mas que mediana estatura y no descarnado; vestido sencillamente, pero con el decoro conveniente á quien en presencia de monarcas se pone: de noble apostura y magestuoso aspecto, propio de superior inteligencia, que si no fascinaba la atencion con la vista, cautivaba con razon el entendimiento: elocuente en sus palabras, pero moderado en los arranques de su inspiracion, como quien desea no cerrar la puerta á la réplica de los dudosos.

Bajo régios doseles, con soberana magestad y dignamente cercados de consejeros, cortesanos y guardas, dignábanse oír al oscuro estrangero los reyes de Aragon y de Castilla, cuyas almas unidas sin duda por el amor, no lo estaban igualmente por sus tendencias y naturales afecciones gubernamentales, bien que en un solo punto concordasen; el de hacer sin tregua ni descanso la guerra á los infieles.

La reina Isabel se ostentaba señora de hermosa presencia en lo que de su

rostro mostraba, que era bien poco, por lo que de honesta tenia: de estatura mediana, pero gentilmente contorneada: de amable semblante, blanca de cutis y expresiva dulce mirada, como de natural hondadoso: de ingenio agudo y grandeza de ánimo, y por lo tanto de fácil comprension y liberal franqueza: tan dispuesta para los simples quehaceres de una dama particular, como para los negocios mas árdulos de la política ó de la guerra. Resuelta en las ocasiones, y de varonil continente en las empresas. Estraña á las ambiciones mundanas, y bien contenta con lo que el amor de los castellanos le habia dado, únicamente hacia la guerra á los moros por afirmar la fé en toda la península, sin otra ambicion que el agradecimiento de Dios y las alabanzas de sus gentes.



Bien distinta por cierto era la condicion del rey don Fernando. Las proporciones de su cuerpo estaban en consecuente relacion con las de su alma, porque ambas eran medianas: la dureza de sus robustos miembros y su constitucion récia tambien se parecian notablemente á lo empedernido de su carácter, que si era mirado en las resoluciones, tambien era inflexible en su cumplimiento. Su aspecto era magestuoso por lo animado y penetrante de los ojos, y por lo despejado de la frente, señal segura de su vasta comprension y de su natural talento. Poseia, con efecto, la ciencia de gobernar, tal como él la entendia, de manera que ningun hombre de su época le igualaba. Pero todas sus determinaciones estaban fundadas, mas que en la gloria y rectitud de la justicia, en la ambicion del dominio y en el apego que á sus acuerdos profesaba. Algunas veces tuvo que sustentar con las armas lo que reprobaba el verdadero interés de sus pueblos, de lo cual nos enseña la historia algunos

ejemplos en el establecimiento de la inquisición, que al exceso de su piedad religiosa fué debido. Era sagaz y receloso, apegado á las rancias teorías, y como tal poco dado á las innovaciones, aunque en las ciencias exactas estuviesen fundadas. En suma, ambos reyes simbolizaron anticipadamente los caracteres de sus dos mas notables sucesores: Isabel inaugurando la política abierta, generosa, activa y caballeresca del emperador Carlos V: Fernando estableciendo el sistema desconfiado, violento, opaco y misterioso del rey Felipe II.

Los síntomas que asomaron en la conferencia fueron desde luego favorables á las proposiciones, por mas que el rey tratara de ocultar la satisfacción que á sus tendencias de ilimitado dominio aquellas estaban causando; pero su desconfianza natural, alimentada por Fr. Hernando de Talavera, volvió á reconcentrar en su ánimo las antiguas máximas que respecto á la geografía imperaban entonces, y si no fué en adelante acérrimo opositor del descubrimiento, estuvo sin embargo muy próximo á destruir los incalculables bienes que á España hubo reportado. La reina por su parte oyó con placer é interés al proyectista, animándose su semblante á la par que la voz de Colon desarrollaba con mas calor el sistema de sus teorías: y aquella primera impresion se arraigó tanto mas en el ánimo de la augusta señora, cuanto mas procuró fortificarla con los claros favorables argumentos que en el asunto escuchaba frecuentemente al eminentísimo cardenal Mendoza. Por lo demás, en los consejos de la corte fueron varias las parcialidades, y en virtud de ellas, y para dar á la cuestion todo el carácter de gravedad que en efecto merecia, se encomendó su exámen á una junta de sábios doctores en las diversas ciencias que entonces en Salamanca se cursaban.

Verificóse la reunion en una casa de campo inmediata á la ciudad, denominada de Valcuevo, propia del prior del convento de San Estaban, á cuya comunidad se habia encomendado la presidencia de aquella respetable junta. Fuéronse á ella los jueces con su espositor, para que el bullicio de la ciudad no pudiera ser fácil estorbo á la atencion que tan considerable asunto reclamaba. Allí desarrolló de nuevo Colon sus teorías, y allí hubo de sufrir con mas paciencia las réplicas de los circunstantes, siendo estas por lo regular tanto mas empeñadas cuanto mas crasa resaltaba la ignorancia de los que tan gran proyecto juzgaban quimérico. Los mas sábios entre todos los doctores allí reunidos, si no aprobaban desde luego la complicacion y novedad del espuesto proyecto, tampoco se mostraban sistemáticos opositores, contentándose con observar aquellos puntos mas dudosos ó controvertibles, y oír con religiosa atencion las fundadas respuestas en que Colon afirmaba el maravilloso resultado de sus consecuentes vigiliat: que tal ha sido siempre en semejantes casos la verdadera condicion del verdadero talento. Entre los que con mas calor se manifestaron en la junta partidarios del Almirante, merece especial mencion el P. Fr. Diego de Deza, doctor religioso del orden de Santo Domingo, que á la sazón desempeñaba en la famosa universidad una cátedra de teología. Los servicios que

posteriormente prestó en la corte á la causa de Colon, fueron muy considerables, y á su buen juicio y bien cimentada reputacion se debió en la primera conferencia el apego que al extranjero tomaron algunos de los jueces.

Continuaba discutiéndose en repetidas juntas de aquel respetable congreso el proyecto, antes de ilustrar sobre él á los monarcas, cuando la continuacion de la guerra obligó á la corte á trasladarse al teatro de las operaciones: y como una parte considerable de los doctores, entre otros el antiguo prior del convento del Prado, hubiesen de seguirla, se interrumpieron las conferencias, y Colon tuvo de nuevo que continuar sus pretensiones á la ambulante sombra de los campamentos. Oficioso seria ocuparnos de cuántos afanes y sinsabores tuvo que padecer, que fueron muchos, durante aquellas célebres jornadas: baste decir que en ellas abandonó repetidas veces el compás de las ciencias para empujar la lanza del guerrero, porque no creia decoroso disfrutar ayuda de costa sin ganarla en el ejercicio á que todos se dedicaban en aquella corte belicosa: y que sus exigencias, respecto á una contestacion categórica, se perdieron mas de una vez entre el rumor de la pelea, ó en el bullicio de los festejos con que se celebraba una victoria.

Al fin, cuando por primera vez pudo escuchar el fallo de los doctores reunidos en la ciudad de las ciencias, fuéle comunicado por el P. Hernando con toda la acritud que de semejantes casi enemigos lábios esperaba, correspondiendo las palabras á los recelos del sábio y á las tendencias del fanático. Díjole, con efecto, el obispo de Avila que la junta habia desaprobado las proposiciones; pero que en virtud de las apariencias de verdad que envolvian algunos de los argumentos espuestos, y porque no convenia á poderosos príncipes dejar de examinar con toda madurez y quietud empresas tamañas en honra y acrecentamiento de la fé, era bien que esperase, si le placia, á la conclusion de la guerra, y entonces se tomara en cuenta su proyecto.

El despego con que hablaba el fraile á Colon, no era ciertamente grande atractivo para que este continuara tan consecuente en la corte de los Reyes Católicos, pues era ya entrado el año de 1494, y ya hemos dicho que desde el 86 comenzara á tratar su proyecto sin interrupcion, viéndose espuesto por él á todo género de privaciones y fatigas. Sin embargo, gran conocedor como la esperiencia habia hecho á Colon de los hombres, supo hacer diferencia entre las palabras de Fr. Hernando y el verdadero mensaje de los monarcas, bien que del rey escasas bondades esperaba; y en semejante caso trató de mitigar el contrario resultado, procurándose una nueva audiencia real que despejase su especial situacion, y sirviera de norma á sus consiguientes resoluciones. Obtúvola fácilmente, porque ya abogaban por su causa cerca de los monarcas, además del gran cardenal, el P. Deza que desempeñaba á la sazón en la corte la tutoría del príncipe D. Juan, Alonso de Quintanilla, contador mayor del reino, y otras varias personas que á la bondad de su carácter y á la elevacion de sus pensamientos se habian apegado con natural y simpático entusiasmo.

Por mas prevenidos que hubieran estado en contra del famoso proyecto los Reyes Católicos, merced á la oficiosa desconfianza del confesor de la reina, que cada vez mas lo rechazaba, no hay duda que en algo habian de tener las altas prendas del extranjero para no despedirle descontento, siquiera en obsequio á la perseverancia que cerca de sus magestades habia demostrado. Además, que en el sitio de Málaga, en la interpresa de Baza, y en otras memorables funciones que en aquellos años tran grandemente realzaron el concepto de las armas cristianas, Colon habia aconsejado como prudente, y como hombre de valor peleado; y semejante desinteresado proceder que de lengua en lengua corria, no podia ni debia ser indiferente á tan hábiles monarcas. La reina, particularmente, por mas que la oposicion de su mal aconsejado esposo sirviera de obstáculo á sus naturales tendencias, se sentia secretamente impulsada hácia la negociacion del descubrimiento; de suerte que al dar su respuesta á Colon, tan desfavorable como el obispo Talavera se la habia ya comunicado, procuró disculparse con estremado empeño, asegurando que solo las superiores atenciones del próximo cerco de Granada, podian retardar la definitiva resolucion de sus pretensiones; pero que terminada tan perentoria empresa, con la buena fortuna que hasta entonces el cielo habia deparado á sus armas, se entablaria de nuevo el negocio, para el que aseguró se encontraba muy favorablemente dispuesta.

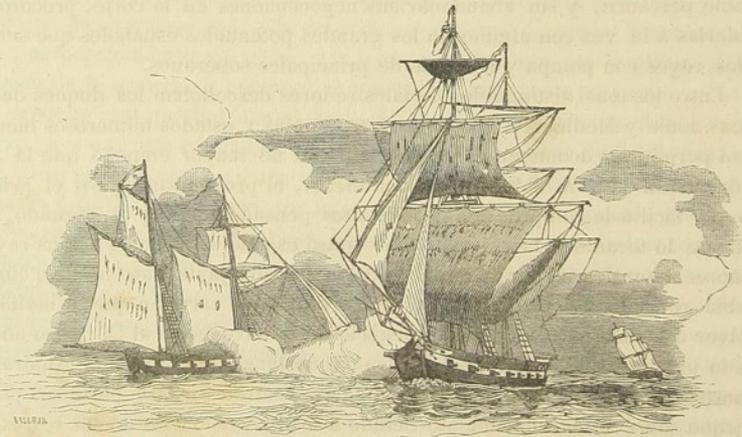
La nueva próroga no satisfizo á Colon tan completamente que dejara de sospechar en ella cierta embozada reprobacion que todas sus esperanzas destruia. Con todo, la aceptó resignadamente en la apariencia, como recurso de irremediable percance, y sin abandonar sus negociaciones en la córte, procuró entablarlas á la vez con alguno de los grandes potentados españoles que servian á los reyes con pompa y recursos de principales soberanos.

Entre los mas distinguidos de tales señores descollaban los duques de Medinasionia y Medinaceli, cuyas pingües rentas y estados numerosos bien podian permitirles acometer empresas, aunque de mayor empeño que la indicada fueran (1). A ellos acudió, con efecto, el proyectista; pero el primero no era fácil á la comprension de tan altos pensamientos, y el segundo, mas feliz en lo tocante á las ciencias, no quiso esponerse al enojo de sus reyes y señores naturales. El sentimiento de Colon en semejante caso no tuvo límites: habia recibido del rey don Juan de Portugal una carta en que le invitaba á volver á Lisboa para entablar el negocio de la navegacion al O.; pero además de la pasada mala accion, habia otra circunstancia que ligaba al Almirante á nuestro pais, del cual no quisiera salir para realizar en otra parte sus planes; porque sobre el agradecimiento debido á los buenos oficios de sus respetables

(1) En el sitio de Málaga, donde Colon se distinguió repetidas veces entre los combatientes, tuvo ocasion de observar la escuadra de cien velas con que asistió el duque de Medinaceli á los Reyes Católicos en tan famosa empresa: y esto sin duda le sugeriria la idea de llevar sus pretensiones á los súbditos, cuando tan escasas esperanzas le quedaban cerca de los monarcas.

amigos en la régia comitiva, habia contraido tan íntima amistad con una muy principal señora de la ciudad de Córdoba, que de ella tenia ya á don Fernando su segundo hijo, que fué el primero y mas fiel narrador de las glorias de su padre. Sin embargo: ¿qué otro recurso mas que el de marchar á naciones no aun por él frecuentadas, le quedaba á un hombre que, poseido con íntima conviccion de una idea grandiosa, lucha durante seis años con todo género de entorpecimientos para realizarlos, y en el postrer día de aquel largo período se encuentra con menos esperanza que tenia en el primero?

Dícese que á la sazón recibió tambien mensajes de los reyes de Francia y de Inglaterra; pero por mas que el propio Almirante lo haya consignado en sus cartas, permitido nos será guardar una modesta compostura respecto á la admision de tales asertos, que mas bien parecen dirigidos á robustecer las entabladas pretensiones, que á desperdiciar las nuevas halagüeñas ofertas. Lo cierto es que mustio y desconsolado, sin muestras siquiera de remota esperanza que le animase á continuar su demanda, regresó Colon al convento de la Rábida, pobre de recursos y rico de desengaños, con ánimo, segun nos refiere su hijo, de llevar sus proposiciones y su ciencia á la córte del Sena, cuya corona ceñia á la sazón las sienas de Cárlos VIII.



CAPITULO V.

Conferencias en la Rábida sobre el éxito de la negociacion.—Va á la córte el guardian Fr. Juan Perez y obtiene de la reina favorable acogida.—Nueva presentacion de Colon ante los reyes.—Rendicion de Granada.—Entáblanse las proposiciones.—Nuevas dificultades por las que Colon se resuelve á romper definitivamente con la córte de Castilla.—Buenos oficios de los amigos del proyecto y rasgos de notable desprendimiento en la córte.—Colon suspende su marcha á Francia, y se asientan las bases para el descubrimiento.—Estado marítimo y político de las naciones que mas directamente habian entendido en las proposiciones del Almirante.—Vuélvese Colon al convento de la Rábida para llevar á cabo la empresa.

LA inesperada vuelta de Colon al convento causó en aquel contorno una sensacion difícil de explicar, por la favorable acogida que en él habian tenido los cálculos del extranjero. El guardian de la Rábida, mas particularmente se afectó de una manera dolorosa, no tanto por el desaire que á sus recomendaciones se habia hecho, cuanto por la irreparable pérdida que iba á seguirse á estos reinos, en el caso de que Colon pusiese por obra su propósito de abandonarlos. Como si estuviese mal seguro de cuanto hasta allí habian penetrado en el fondo de su conviccion los razonamientos del proyectista, convocó á su sagrada casa al médico de Palos, de cuyos conocimientos tanto aprecio hacia; y para afirmar con toda seguridad la nueva determinacion que proyectaba, hizo de modo que asistiese á la conferencia el celebrado entre todos los navegantes de aquella costa, Martin Alonso Pinzon, gefe á la sazón de su ilustre familia, residente asimismo en el pueblo de Palos.

Espuestas de nuevo las teorías que tantos disgustos habian causado al que las concibiera, todos concordaron otra vez en la importancia y veracidad del negocio, llegando á tal extremo el convencimiento de Pinzon, que se ofreció á ayudarlo con toda su hacienda y su persona.

Nada mas necesitaba el P. Marchena para determinarse á pasar á la córte: estaba seguro, y en esto conformaban todos los que hasta allí habian tratado tan singular asunto, que la reina no lo abandonaba de grado; y que á poco in-

terés que alguno por él se tomase, sin duda lograría persuadirla á que lo admitiese y llevase á cabo por cuenta de su corona. No se engañaban por cierto los que tal convicción tenían, y la conformidad de pensamientos favorables á las bellas disposiciones de la primera Isabel hacen, mas que argumentos notables, el elogio de sus bondades y el panegírico de sus grandes pensamientos.

Solicitado el oportuno permiso de la reina para presentarse en la córte, que inmediatamente le fué otorgado, púsose en camino el bondadoso guardian para los reales de Santa Fé, donde á la sazón estrechaban los monarcas el cerco de Granada; y tanto por su sagrado religioso carácter, tan respetado entonces en nuestra patria, cuanto por haber sido antes que el P. Talavera, confesor de la reina, ya se deja conocer cuan fácilmente de S. M. conseguiria una particular audiencia.

No hay para qué referir con estraños colores, que nunca alcanzarían á la brillantez de los naturales, el interés con que el guardian de la Rábida habló á la augusta princesa, ponderando las inmensas magnificas consecuencias del viaje á Occidente, así como las irreparables pérdidas que á España se seguirían si otra nacion lo practicaba. Baste decir que la reina, iluminada otra vez por los argumentos de su antiguo director, acogió el proyecto bajo su irrevocable proteccion, despidiendo al P. Marchena con la órden de que volviese Colon á la córte para arreglar definitivamente sus proposiciones; y como tanto constaba á S. M. la pobreza del extranjero y los escasos recursos con que podria de nuevo acudir á su presencia, mandó que se entregaran al guardian veinte mil maravedis en florines, que hoy valdrian tanto como dos mil y trescientos reales, para que aquel se equipase y comprase una *bestiezucla* para el viaje.

Lleno el corazon de nuevas y mas bien fundadas esperanzas, se presentó Colon en la ciudad de Santa Fé cuando espiraba el año de 1491: los reyes le recibieron de una manera tan agasajadora como hasta entonces no habia sucedido, y los inmediatos acontecimientos de la guerra tambien se presentaron favorables en extremo, para que sus percances no dificultaran la realizacion de su proyecto. Con efecto, Colon se hallaba en el campo de los Reyes Católicos cuando en la ciudad de la Alhambra se sustituia el emblema de Mahoma con los castillos y leones de Isabel I y las barras de Fernando V; pero los regocijos y el entusiasmo con que por toda la monarquía se celebró tan glorioso acontecimiento, no pudieron menos de causar una pálida indiferencia al hombre cuyas conquistas no estaban limitadas nada menos que á las ricas posesiones de un vasto y desconocido hemisferio.

En tal situacion se comenzaron á discutir la reciprocidad de derechos entre la corona, por medio de sus comisionados, uno de ellos el reverendo obispo de Avila, y Cristóbal Colon, que era procurador y abogado en su propia causa. Pero no tardó mucho en interrumpirse otra vez la buena armonía que al parecer reinaba en el asunto, porque sin acordarse de la magnitud del pensamiento si á acabo se llevaba, creyeron asaz levantadas las exigencias del aventurero, que entre otras



DON ALVARO DE BAZAN.
(1.º Marqués de Santa Cruz.)

no pretendia menos que el título de grande almirante y virey de cuantos mares y tierras descubriese, mas una décima parte de las ganancias que por su arrojó é ilustración proporcionase á estos reinos. Entre los diputados de la corona hubo alguno que tuvo la audacia de preguntar á Colon cuál hacienda arriesgaba para exigir en su trato tan onerosas condiciones, á lo que replicó este: «Si no es bastante la ciencia que cedo y la vida que pongo, tambien ofrezco suplir la octava parte de cuantos gastos para disponer la expedicion se hagan, siempre que otro igual de las ganancias me corresponda de derecho.» Sin duda, atreviéndose á prometer caudales que no tenia, contaba con el ofrecimiento que Martin Alonso Pinzon le habia hecho en la última entrevista de la Rábida, de cuya circunstancia puede empezarse á considerar la parte de gloria que cupo á los generosos españoles en el descubrimiento del Nuevo-Mundo.

La desconfianza, mas que la envidia que autores suponen, hizo que de nuevo la negociacion se interrumpiese. El obispo de Avila se apresuró á manifestar á la reina cuánto era el orgullo del estrangero, que no queria ceder lo mas mínimo de lo que en el contrato reclamaba por una empresa sobrado incierta, y á sus oficios se unieron algunas palabras ambiguas del rey Fernando, siempre inerédulo y celoso de la autoridad que habia de ceder la corona, las cuales acabaron por decidir á Isabel, contra todas sus creencias, á romper la negociacion con tan siniestros auspicios entablada.

Entonces Colon, mas que nunca desesperanzado, torció las riendas á la cabalgadura que por la munificencia de la reina montaba, resuelto á salir de España con sus ilusiones perdidas, para comenzar de nuevo en otras córtés lo que tantos años y sinsabores en las de la Península Ibérica le habia costado. Pero aun le quedaban amigos cerca de Isabel, que tan pronto como se apercibieron de la partida del proyectista, se apresuraron á impetrar de S. M. toda la gracia necesaria para que tan admirable empresa no se abandonase por los mas afortunados y mas políticos monarcas que la cristiandad tenia; y á pesar de la oposicion que entonces con mayor empeño hizo el rey á la altivez del estrangero, fueron tales los argumentos empleados por Luis de Santangel, receptor que era de las rentas eclesiásticas de Aragon, por Alonso de Quintanilla, y por la illustre marquesa de Moya, íntima amiga de la reina, que al fin la decision de Isabel se hizo irrevocable.

Cuando Fernando se apercibió del resultado positivo sobre que aquella cuestion comenzaba á girar, torció el discurso hácia la pobreza en que el tesoro se hallaba, y para mejor aniquilar la favorable acogida de la empresa, declaró solemnemente que se apartaba de ella por quimérica y onerosa á los intereses de su corona. *La de Castilla*, contestó Isabel, *la toma por su cuenta; y si las cajas del tesoro están vacías, por la bondad de Dios que en tan santas empresas nos permitió consumir nuestras rentas, ahí van mis joyas y mis galas para*

que sobre ellas tomedes aquello que darvos quieran y lo bastante con que la ida de Colon pueda facerse (A).

La mejor accion de la primera Isabel durante su tan glorioso reinado fué acogida en el concurso con todo el entusiasmo que merecia; todos se apresuraron á ofrecer cuanto poseian para rescatar lo que S. M. de empeñar trataba, y hasta el rey, que tan opuesto se mostró al pensamiento de Colon por la escasa seguridad que ofrecia, no tuvo reparo en permitir que Santangel adelantase de las reales arcas de Aragon diez y siete mil florines, con que se comenzó á proveer lo necesario para la realizacion del proyecto.

Dos leguas apenas se habia apartado Colon de la córte cuando le alcanzó el correo portador de su triunfo. Al recibir la órden de su vuelta aun llegó á pensar si nuevas dilaciones interrumpirian la realizacion de sus planes, y estuvo en poco que no se negase á comparecer otra vez ante los monarcas españoles; pero al cabo las afecciones que en nuestro suelo tenia, y las mayores dificultades que en otras naciones imaginaba, le decidieron á regresar á Santa Fé, donde la reina y sus amigos le aguardaban impacientes.

Puesta de nuevo la mano en las condiciones, Isabel no vaciló un momento en conceder á Colon cuanto en remuneracion de su gigantesco proyecto reclamaba, de suerte que, tras de escasos debates, se ajustaron y ratificaron aquellas en los términos que literales trascribimos, por lo interesante que de ellas se desprende, al considerar su atrevido objeto y sus maravillosos resultados.

CAPITULACIONES

ENTRE LOS SEÑORES REYES CATÓLICOS Y CRISTÓBAL COLON (2).

«Las cosas suplicadas é que vuestras Altezas dan é otorgan á don Cristóval Colon en alguna satisfaccion de lo que ha de descubrir en las mares oceánas y del viaje que agora con el ayuda de Dios ha de hacer por ellas en servicio de vuestras Altezas, son las que siguen:

«Primeramente: que vuestras Altezas como señores que son de las dichas mares oceánas, fagan desde agora al dicho don Cristóval Colon su almirante en todas aquellas islas é tierras firmes que por su mano ó industria se descubrieren ó ganaren en las dichas mares oceánas para durante su vida, y despues dél muerto á sus herederos é sucesores de uno en otro perpétuamente con todas aquellas preeminencias é prerogativas pertenecientes al tal oficio é segun que don Alonso Henriquez vuestro almirante mayor de Castilla é los otros predecesores en el dicho oficio lo tenian en sus distritos.—Place á sus Altezas.—Juan de Coloma.»

(1) Cuantos autores de la reina Isabel han escrito se han estendido en justos elogios, cuando á este brillante rasgo de su vida han llegado. Nosotros manifestariamos tambien cuánto de gratitud nos inspira, si transmitirse pudiesen al papel, el silencio elocuente de la veneracion y las lágrimas del entusiasmo.

(2) Archivo general de Simancas. *Registro del Sello*.

«Otrosí: Que vuestras Altezas facen al dicho don Cristóval Colon su visorey y gobernador general en todas las dichas islas é tierras firmes que como dicho es él descubriere ó ganare en las dichas mares, é que para el regimiento de cada una y cualquier dellas faga él eleccion de tres personas para cada oficio, é que vuestras Altezas tomen y escojan uno, el que mas fuere su servicio, é así serán mejor regidas las tierras que nuestro Señor le dejara fallar é ganar á servicio de vuestras Altezas.—Place á sus Altezas.—Juan de Coloma.»

«Item: Que todos é cualquier mercaderías si quier sean perlas, piedras preciosas, oro, plata, especiería é otras cualquier cosas é mercaderías de cualquier especie, nombre é manera que sean, que se compraren, trocaren, fallaren, ganaren é hobieren dentro de los límites del dicho almirantazgo, que dende agora vuestras Altezas fassen merced al dicho don Cristóval, y quieren que haya y lleve para sí la decena parte de todo ello, quitada las costas todas que se ficieren en ello. Por manera que de lo que quedare limpio é libre haya é tome la decena parte para sí mismo é faga dello á su voluntad, quedando las otras nueve partes para vuestras Altezas.—Place á sus Altezas.—Juan de Coloma.»

«Otrosí: Que si á causa de las mercaderías que él traerá de las dichas islas y tierras que así como dicho es se ganaren ó descubrieren ó de las que en trueque de aquellas se tomaran acá de otros mercaderes naciere pleito alguno en el lugar en donde el dicho comercio é trató se terná y fará; que si por la preeminencia de su oficio de almirante le pertenecerá cognoscer de tal pleito, plega á vuestras Altezas que él ó su teniente y no otro juez cognosca de tal pleito, é así lo provean dende agora.—Place á sus altezas si pertenece al dicho oficio de almirante segund que lo tenia el dicho almirante don Alonso Henriquez, y los otros sus antecesores en sus distritos, y siendo justo.—Juan de Coloma.» (1)

(1) No hay duda que en toda la baja edad al oficio de Almirante, desde su creacion, se concedieron tales prerrogativas que seguramente alcanzarian en casos especiales á resolver las cuestiones correspondientes al género de que se trata en el anterior capitulo. Con todo, en las instrucciones adjuntas al titulo de don Alonso Henriquez que hemos visto en nuestro Depósito Hidrográfico (Coleccion diplomática) nada se dice referente al asunto en cuestion, sin duda por la escasa ó ninguna contratacion á que dedicarse pudieran las armadas reales de Castilla. Respecto á las de Aragon, cuyas comisiones altas se rozaban mas con el comercio exterior por causa del que se hacia en todo el continente con las costas orientales del Mediterráneo, sabido es que el *Consulado de Mar de Barcelona* y sus dependencias en los otros puertos de la corona, tenia á su cargo semejantes cuestiones enteramente ajenas al carácter especial de Almirante. En Castilla, á donde no alcanzaba la legislacion mercantil de Aragon por los años á que nos referimos, no hay duda que serian mas amplias las facultades, y de mayor peso, por consiguiente, el fallo del Almirante en los litigios civiles: con todo, la ley 44, titulo 8.º de la segunda partida nos manifiesta que, *en los puertos é en los otros logares que son ribera de la mar suelen ser puestos juzgadores ante quien vienen los de los navios en pleito sobre el pecio dellos é sobre las cosas que echan en la mar ó sobre otra cosa cualquier.... E quando eso todo oviere catado (el judgador) en la manera que es sobre dicho, debe librar las contiendas é dar su juicio en la manera que entendiere que lo debe facer.* Con esto queda sentado que tambien para los puertos de Castilla y para los litigios mercantiles que en ellos ocurrieran habia su tribunal especial fuera de la jurisdiccion del Almirante. Por lo dicho, y porque en ninguna parte volvió á esclarecerse el derecho solicitado por Colon en el párrafo cuarto de sus condiciones, es difícil saber si quedó autorizado para resolver *por sí ó por su teniente* aquellas cuestiones mercantiles que por la indole de sus descubrimientos pudieran suscitarse.

«Item: Que en todos los navíos que se armaren para el dicho trato é negociacion, cada y cuando é cuantas veces se armaren que pueda el dicho don Cristóval Colon, si quisiere, contribuir é pagar la ochena parte de todo lo que se gastare en el armazon, é que tambien haya é lleve del provecho la ochena parte de lo que resultare de la tal armada.—Place á sus Altezas.—Juan de Coloma.»

«Son otorgados é despachados con las respuestas de vuestras Altezas en fin de cada un capítulo en la villa de Sancta Fé de la Vega de Granada á diez y siete de abril del año del nascimiento de nuestro Salvador Jesucristo de mil é cuatrocientos é noventa y dos años.—Yo EL REY.—Yo LA REINA.—Por mandado del Rey é de la Reina.—Juan de Coloma.—Registrada.—Calcena.»

Cuando llegamos al punto de la aceptacion definitiva de un proyecto cuya menor dificultad era la discordancia general en que se encontraba con todas las teorías hasta entonces aceptables, no podemos menos de fijar nuestra atencion en el estado marítimo y civil de cada una de las naciones que mas ó menos directamente recibieron proposiciones del coloso argonauta.

Empezando por el vecino reino de Portugal, cuya índole particular en la época de Colon no podia ser mas á propósito para la empresa, nos causa repugnancia familiarizarnos con la verdad de lo que allí sucedió, teniendo en cuenta el carácter bondadoso, justo y emprendedor de don Juan II, y la tranquilidad que disfrutaban sus estados. Sin duda que, con tan felices disposiciones, y cuando se ocupaba la marina nacional en averiguar por dónde se haria paso libre hasta la India Oriental, á los portugueses mas que á otros investigadores debiera acomodar el pensamiento de nuestro almirante; pero faltando la fé en las teorías y sobrando la doblez en los tratos, no podia menos de acontecer el hecho punible que separó á Colon del suelo portugués, hasta que lucieron los dias mas felices de sus realizadas ilusiones.

La señoría de Génova, que blasonaba de potencia marítima con visos de positivas pretensiones, tampoco aceptó las proposiciones del mas ilustre de sus hijos, á ser cierto que á ella las llevó Colon antes ó despues que en Portugal se hubieran conocido. Es verdad que su estado político no era á la sazón muy floreciente, porque hallándose, como potencia católica, en lucha abierta con los turcos, y en rivalidad agresiva con Venecia, acababa de perder algunas plazas importantes de las que poseia en la Crimea, entre ellas Gaffa, que era el gran depósito de su tráfico con las naciones mas orientales de las que hasta entonces eran conocidas; y poco hay de notable que no entrara en gigantescas estrañas empresas, nacion que para conservar lo propio se veia precisada á poner en juego todo el caudal de sus recursos.

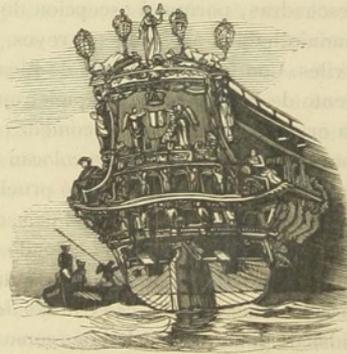
La famosa república de San Marcos, la reina del Adriático, la poética Venecia merece mayor censura si, como autores afirman, alcanzó á los oidos de su dux la voz de la ciencia marítima, y no recibió otra respuesta que la negativa de la incredulidad ó el silencio del desprecio. Con efecto: sus guerras con los

turcos acababan de proporcionarla algunos triunfos que dieron por resultado una paz honrosa y bastante prolongada, y respecto al estado de su marina puede afirmarse que era entonces tan brillante como nacion alguna lo habia alcanzado. Sus naves de guerra se paseaban, señoras, por todos los mares conocidos, y en el comercio con las demas naciones sostenia á la vez el portentoso número de tres mil trescientas cuarenta y cinco embarcaciones de todos portes, con una tripulacion de treinta y ocho mil marineros. Sus expediciones se estendian por el Océano hasta el círculo polar del Norte, y no pocas veces tocaban con sus mercancias en las posesiones mas avanzadas de las que al Sur habian ya descubierto los portugueses. En tan largos y peligrosos viajes ya se supone que serian considerables los riesgos y las pérdidas naturales que experimentarían, de suerte que únicamente á la falta de creencia puede atribuirse que aquella potencia marítima tan floreciente y tan especuladora, rechazara las proposiciones del mas famoso marino y mejor orientado calculista del mundo.

En nada se parecia á la de nuestros dias la Inglaterra del siglo XV mas que en sus condiciones locales y topográficas. Sus costumbres estaban estragadas por los desórdenes que desde la córte se habian promovido durante largos tiempos: su espíritu era mas guerrero que mercantil por semejantes causas á las que habian destruido su moralidad, y su poder no estaba, como en el dia, basado en la importancia de sus escuadras, porque á escepcion de las discordias tenidas con Francia, á cuyo dominio habian aspirado sus reyes, todas sus guerras habian sido puramente civiles. Con todo, la muerte de Ricardo III en la batalla de Bosworth y el advenimiento de Enrique VII á aquel trono tan ensangrentado, fueron las bases de una era bien distinta, que comenzó por asegurar á la Inglaterra en las condiciones naturales que hoy la colocan en la primera línea de las mas poderosas naciones. El nuevo monarca dió pruebas de que comprendia en alguna manera los verdaderos intereses de aquel pais, que el éxito de una batalla habia puesto á sus órdenes, porque de su reinado puede asegurarse que data el espíritu mercantil que hoy hace de la Gran Bretaña su mayor riqueza. A Enrique VII se debió la conclusion del *Gran tratado de Comercio* con los Países Bajos, y otras medidas de gobierno tan hábiles como aquella, bastaron para dar de sus cualidades una ventajosa idea. Pero si hemos de juzgar por el tiempo y los resultados, tampoco fueron satisfactorios los que obtuvieron las proposiciones que Colon hizo á aquella córte por conducto de su hermano; de manera que, siendo España la nacion entonces menos dispuesta á las empresas marítimas, por mas que la osadía y el arrojo fueran las señales características de sus marineros, fué la única que se decidió por un proyecto que las mas prácticas en la navegacion habian rechazado; y esta observacion la aceptamos con tanto mas mérito, cuanto que ella es por sí sola bastante para acallar las murmuraciones de aquellos que nuestra cultura de entonces motejan, por los escasos opositores que el proyecto de Colon tuvo en España.

Rebosando por el semblante todo el gozo que en el corazon no cabia, dió el

famoso proyectista la vuelta al convento de la Rábida, ansioso de participar á sus amigos y protectores el entusiasmo que le animaba por el éxito anhelado de sus afanes y de su constancia. El P. Marchena, cuya fé en el proyecto habia sido el mas poderoso antimural contra la incredulidad de la córte, se deshizo en parabienes al hombre privilegiado que la Providencia habia conducido á su santa casa, no sin rendir á Dios el tributo de su reconocimiento por la parte que en el ingenioso plan le habia confiado: el médico de Palos acudió tambien á felicitar al extranjero, y los Pinzones concurrieron á ratificar sus ofrecimientos, comenzando por disponer la opinion pública en favor de un proyecto que hasta entonces habia corrido por el vulgo como el parto exagerado de una imaginacion calenturienta y trastornada.



CAPITULO VI.

Comienzanse las disposiciones para el viaje.—Nuevas dificultades.—Toman parte personal los Pinzones y por su influjo se resuelven aquellas.—Mercedes concedidas por los Reyes Católicos á los individuos de la expedición.—Prodigalidad con el Almirante.—Condiciones propias de las carabelas.—Su origen, usos é historia en las armadas de guerra.—Tripulación de las que fueron al descubrimiento de América.—Dispónese el equipaje y queda embarcado y pronto á darse á la vela.

CORRIAN los días intermedios de mayo cuando Colon acababa de acercarse al convento de la Rábida, lleno de alegría y rico de esperanzas. La reina le habia dado una provision firmada de su mano para que tomara en el puerto de Palos dos carabelas de las que mas seguridades para el viaje ofreciesen, y el dia 23 se leyó solemnemente la providencia real por el escribano público en la iglesia parroquial, autorizándose el acto por el alcalde y regidores, con presencia de todo el pueblo.

Las dificultades que en el acto se ofrecieron á la expedición en nada se podian comparar con las ya vencidas; porque si estas consistian en la materialidad de los recursos pecuniarios para disponer lo indispensable á una larga navegacion, aquellas afectaban á la conviccion moral de los que á hacerla habian de arrojar. No hay duda que el carácter aventurero de una época algo mas avanzada hubiera facilitado grandemente la resolucion de semejantes dificultades: pero entonces no era aquella circunstancia la que mas caracterizaba á los españoles, y únicamente la serenidad de Colon y el valor proverbial de nuestros

ascendientes pudieron facilitar, no sin dificultad, lo que sin tales circunstancias jamás hubiera podido realizarse.

Dícese que la villa de Palos estaba condenada á servir con dos carabelas á S. M. por término de un año, á consecuencia de cierta falta cometida por sus vecinos en el servicio público; pero ni aun así fuera dable la ejecución del armamento, á no repetirse las reales provisiones y á no hacerse uso de los mas rigurosos apremios contra los obligados que se manifestaban morosos. Por fortuna los Pinzones (Martin Alonso, Martin Francisco y Vicente Yañez) se decidieron á concurrir á la empresa con sus personas y una carabela de su propiedad: y por el crédito de buenos marinos que gozaban, y las relaciones de amistad y parentesco que tenían en aquella costa, no faltaron aventureros que se alistaron voluntarios para arrostrar las consecuencias de una expedición tan peligrosa. Los reyes acordaron mercedes y franquezas á los que se inscribieron: mandáronles satisfacer el sueldo ordinario de la marina de guerra, segun las respectivas categorías, adelantando á cada uno cuatro mensualidades, y llegó tan adelante su liberalidad, que hasta mandaron suspender todos los procesos criminales que se estuviesen siguiendo contra las personas y propiedades de los individuos de la expedición, sin que pudieran continuarse hasta dos meses después de su tan dudosa vuelta (1). Con tales disposiciones, y al cabo de dos meses, pudiéronse tripular las tres carabelas con ciento y veinte hombres, de los cuales se contaban noventa marineros, algunos soldados, varios criados y tal cual aventurero.

Puestos en el camino de la munificencia los Reyes Católicos, no vacilaron en acrecentar las honras que el Almirante había reclamado; de suerte que, sobre las ya estipuladas, le concedieron la merced de llamarse *Don*, como los mas principales de nuestros ricos hombres: le autorizaron con ámplios poderes en todas las jurisdicciones, como otro de su clase no había ejercido, y finalmente, nombraron á su hijo don Diego page del príncipe don Juan, cuyo honor estaba reservado únicamente á los hijos de los mas grandes señores. Diéronle cartas y credenciales para el Gran Kan, á cuyo imperio pensaba llegar la expedición, y otras para todos los reyes de la cristiandad á cuyos estados pudiera causar la fortuna conducir aquellas miserables carabelas.

Morosos fuéramos en demasía si por mas tiempo esquiváramos el dar una esplicacion exacta de aquellos bastimentos que el antiguo continente destinó desconfiado, para comunicarse por la primera vez con las ignoradas posesiones de otro tan vasto y no menos abundante en todo género de riquezas; y nuestra definicion se hace tanto mas indispensable, cuanto que el olvido de las cosas pasadas, y las pretensiones de la ignorancia presente, pueden causar distintas opiniones de las verdaderas que deben acomodarse á los recursos con que se verificó un acontecimiento tan importante.

(1) Navarrete, *Coleccion de viajes*, tomo 2.º, documentos 8 y 9.

Varias son las condiciones que autores distintos acomodan á las carabelas, bien que por ser estos muy posteriores al uso de aquellas, no pueden hacer entera fé siempre que de lo mas natural en sus definiciones se apartan. Covarrubias, que es el mas antiguo entre todos cuantos hemos consultado, no facilita á nuestras investigaciones grande luz, puesto que se concreta á decir que es un *género de navío pequeño que navega á vela*; y como la voz navío la acomoda á todo bastimento, resulta que por sus palabras no se puede inferir ni siquiera la capacidad aproximada de la carabela. El P. Terreros la define así: *Embarcacion redonda en forma de galera, con la popa cuadrada y fácil para el manejo, sin que mayor luz nos faciliten, respecto á la construccion, tan moderadas esplicaciones. Mas explícito el diccionario de nuestra Academia se aproxima en mayor escala á nuestras investigaciones, puesto que á él ciñéndonos, se aprende que la carabela es una *embarcacion larga y angosta, de una cubierta, con un espolon á la proa; tiene tres mástiles casi iguales con tres vergas muy largas, en cada una de las cuales se pone una vela latina* (1). Y terminando el exámen de los diccionarios, nos haremos cargo de lo que dice el *Marítimo Español* en lo correspondiente al bastimento de que nos ocupamos: su testo es el producto de profundas investigaciones, y por lo tanto á su letra habremos de apegarnos en gran manera. *Carabela, dice: embarcacion larga y angosta con tres palos sin cofas, una sola cubierta; espolon ó proa, popa llana y velas latinas. Segun alguno de los diccionarios que se han tenido á la vista, es una barca pescadora de la costa de Normandía.* Tambien hay conocimientos positivos del navío á que los africanos así llamaban, el cual era cierto bastimento de guerra turco, muy *alteroso* y mal construido; y por lo que hace á las *carabelas de Tunes* que en los siglos anteriores eran muy conocidas de nuestros marinos, se sabe que eran de porte de trescientas toneladas, que llevaban aparejo redondo, y que solian montar hasta cuarenta piezas de artillería (2).*

Apartándonos, despues de lo dicho, de lo que en tal cuestion los diccionarios nos enseñan, tomaremos de los documentos inéditos y libros impresos que tenemos á la vista cuanto cumpla, á fin de ilustrar todo lo posible el exámen que vamos haciendo. Servirémonos en primer lugar de una carta de D. García de Toledo, fecha en Génova á 23 de diciembre de 1572, y dirigida á don Juan de Austria como capitán general de las fuerzas navales, en la que se estienden sus consideraciones respecto al mejor sistema de hacer la guerra á las escuadras de Turquía. En ella combate como peligrosa é inconducente la compañía de las *naves* en las armadas de galeras, por sus condiciones de construccion y por la dificultad de sus movimientos. «Yo querria, dice, navíos que en una necesidad los pudiera remolcar fácilmente y llegase con ellos al enemigo, y estos no veo yo ningunos mas aptos que *carabelas de Portugal*, porque demas de ser ligeras son

(1) En este caso serian entenas mejor que vergas.

(2) Veitia, *Norte de la Contratacion.*

grandes veleras y muy aparejadas para meneallas de una parte á otra sin confusión ni embarazo; y llevándolas por popa despues de embestir, pueden servir para tres cosas: la una que con sus propias barcas haciéndose remolcar de ellas se pueden poner ellas mismas en medio de los enemigos: la segunda guardan la popa que los turcos no osen ni puedan venir á embestir por ella, porque hallarán quien los castigue: la tercera, cuando para estas dos cosas no aprovecharen pueden meter siempre gente de refresco y socorrer á las galeras que las tuviesen de popa. Son navíos muy bien artillados, mas provechosos á mi juicio y mucho mas baratos...»

Despréndese de esta carta con hartas pruebas la condicion que alcanzaron las carabelas en el siglo XVI, que fué la época en que mas se usaron en todas las marinas de nuestro continente; pero no por ella hemos de juzgar tan ventajosas aquellas en que Colon se lanzó al Océano, cuando otros comprobantes mas exactos destruyen en estas la bondad de las de Tunez y de Portugal á que hasta ahora nos hemos referido. Las que sirvieron para descubrir el Nüevo-Mundo no eran tan largas y angostas como el *Diccionario Marítimo Español* pretende, ni tan redondas como el P. Terreros equivocadamente dice: su buque era de muy escasas dimensiones; como que mas conexion tenian con las barcas pescadoras de Normandía que con las carabelas africanas, y su porte no ascendia en la mayor de sesenta toneladas, siendo las otras de cuarenta (1). El célebre Pedro Mártir dice que únicamente una de aquellas carabelas tenia cubierta (2) y el ilustrado Washington Irving refiriéndose á varias estampas y pinturas de la época que pudo examinar, asegura que eran unas ligeras barcas, no superiores á los buques de rio y costas de nuestro tiempo: que eran abiertas y sin cubierta, altas de proa y popa, lo cual equivale á lo *alteroso* del bastimento de guerra turco que igual nombre llevaba, con castillos y cámara en dichos extremos para que la tripulacion se resguardara de las inclemencias del tiempo (3).

En el Museo Naval se custodia únicamente un cuadro donde se pudieran estudiar las condiciones de las carabelas, si la exactitud de la investigacion hubiera correspondido á las bellezas de la pintura; pero en nada pueden tenerse ni las proporciones del buque, ni las circunstancias del aparejo, cuando se oponen en un todo á lo que hemos visto consignado, con mas ó menos estension, en verídicos ya citados autores. Con efecto: las carabelas pintadas en el cuadro del Museo Naval que representa la flotilla de Cristóbal Colon en el acto de descubrir el Nüevo-Mundo, sobre ser de mayor buque y no menos exageradas en lo *alteroso* que las de Turquía, enseñan hasta tres baterías por banda, lo cual equivale á suponer que tenian tres puentes; y tiene cada una cuatro mástiles además del bauprés, circunstancia que muy pocas veces caracterizó aun á las naves de más

(1) Navarrete, *Viajes de Colon*, tomo 4.º

(2) Decada 4, libr. 2.

(3) Vida y viajes de Colon, t. 1.º

alto bordo: ni dichos mástiles eran tampoco de las condiciones con que allí están pintados, puesto que los de las verdaderas carabelas no tenían ningún género de masteleros. Es cierto que para destruir toda la verdad histórica que pudiera acomodarse á las carabelas pintadas en el Museo Naval, bastaría observar que ostentan el pabellon nacional con los colores que hoy se usan, cuando tan sabido es que el origen de estos en nuestras banderas no es anterior á los últimos años del siglo XVIII; y que entre el pendon morado de Castilla que entonces se usaba, y la bandera actual, dieron sombra á nuestros ejércitos y armadas, en fondo blanco las cruces de Borgoña. Con esto, y con advertir de paso que el generoso pintor á cuyo desprendimiento debe el Museo Naval el cuadro en cuestion, se sirvió, para el texto explicativo, de la traduccion de la Historia de América de Robertson, cuando tantos autores nacionales pudo consultar que mejor le ilustrasen, fácil será comprender que en la composicion de su obra tuvo mas parte que el estudio, la fantasía.

Cuando no fueran suficientes las pruebas amontonadas para destruir lo nocivo á la verdad histórica que en esta cuestion se requiere, bastaría en nuestro concepto la última y mas autorizada entre todas por las circunstancias especiales que la caracterizan. Consiste esta en un plano que de las costas descubiertas por el almirante hizo el piloto Juan de la Cosa, que le acompañó en su segundo viaje, cuyo plano parece que existe original en París, y de él hay una copia en nuestra secretaria de Estado. Como principales agentes del descubrimiento, no se descuidó el diestro piloto en consignar en su dibujo la figura de las carabelas, cuyas condiciones pueden contemplarse en la viñeta que se advierte al frente del libro primero de esta obra, puesto que las allí dibujadas son exactamente iguales á las que nosotros hemos copiado, y coinciden perfectamente con la definicion que de ellas hacen los mas bien orientados autores. Tambien están en armonía su porte y dimensiones, así como su construccion y aparejo, con lo que hemos compulsado en una contrata que tenemos á la vista correspondiente al archivo de Mallorca, y que tiene la fecha del año 1397.

Despues de todo lo dicho respecto á la condicion de tales bastimentos, bueno será ocuparnos de su origen, usos y estincion en las armadas de nuestra marina. La etimología de la palabra carabela es griega, significando como eran en efecto navíos pequeños que navegaban únicamente con vela. Comenzóse su uso en los primeros años del siglo XIV, y fueron muy comunes, primero en el Archipiélago y estendiéndose por el Mediterráneo, hasta que en el propio siglo se hicieron generales para el comercio de las costas de Andalucía y portuguesas. Al sitio de Algeciras, año 1342, concurrieron algunas en las flotas que los moros aproximaron á España, conduciendo cada una hasta cincuenta caballos, lo cual supone que sus dimensiones se desarrollaron entre los moros mas que en nacion alguna (4). En el descubrimiento, conquista y comercio de las islas Ca-

(4) Crónica de don Alfonso XI, cap. 323.

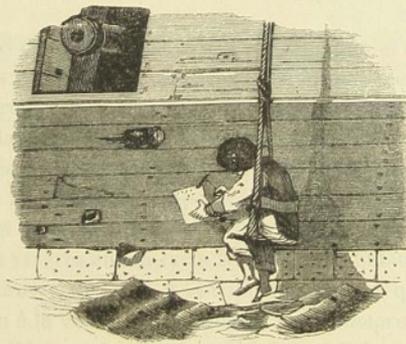
narias también representaron un papel muy activo, así como en las investigaciones que hacía el Sur verificaban los portugueses en el siglo XV. En España puede decirse que jamás se aceptaron como de orden en la marina de guerra, á pesar de las indicaciones más ó menos acertadas de don García de Toledo á don Juan de Austria, y que volvieron á servir escasamente en la travesía del Nuevo-Mundo, á proporcion que se fueron considerando con más detención las dificultades y peligros del viaje. Por lo demás, su uso en general se perdió á últimos del siglo XVI, por más que en algunas naciones de las más meridionales de Africa todavía se usen, aunque muy distintas en todos conceptos de las primitivas carabelas.

Tripuláronse las que fueron al descubrimiento de América con los ciento veinte aventureros que á tan famosa expedición quisieron arriesgarse: entre los hombres de guerra se tuvo cuidado de repartir el número mayor de armas de fuego, y además se montaron algunas piezas de artillería. De viveres se proveyeron todas para un año, y no se olvidaron las jarcias, velas y aparejos de respeto, bien que en tan escasa proporción como lo escaso de cada buque permitía. El Almirante montó la mayor de las tres carabelas, sirviéndola en rigor de capitán y piloto aun cuando acomodó á su lado las personas correspondientes de ambas categorías: puso por nombre *Santa María*, y en ella izó el pabellón nacional como distintivo de su elevada clase. Bautizó á la segunda con el nombre de *La Pinta* y la dió en mando á Martín Alonso Pinzón, que eligió para piloto á su hermano Martín Francisco; y finalmente en la tercera, que llamó *La Niña*, puso por capitán á Vicente Yañez, también con su respectivo piloto que se llamaba Per Alonso Niño; y aunque esta no estuviese como las otras dos aparejada con velas cuadradas, porque en la travesía á las islas Canarias hubo ocasión de observar los inconvenientes que del contraste resultaban, tuvo gran cuidado el Almirante de igualarla con las otras dos, antes de engolfarse por los mares desconocidos. Así en *La Niña* como en *La Pinta* se enarboló una bandera blanca con una cruz verde, debajo de cuyos brazos se distinguían, verdes también y coronadas, las letras F. Y. como lema ó distintivo de la empresa. Además de los dichos se embarcaron otros dos pilotos, Sancho Ruiz y Bartolomé Roldán, y fueron asimismo por veedor general de la armada Rodrigo Sánchez de Segovia, por alguacil mayor Diego de Arana, y Rodrigo de Escobedo por escribano: un médico llamado Maestre Alonso, y un cirujano, Maestre Juan, sin que nos pueda constar ninguno de los correspondientes apellidos.

Distribuidas las atribuciones, señaladas las órdenes y repartidas las fuerzas cuando ya nada faltaba á la expedición más que darse á la vela, el Almirante con fervoroso recogimiento y contrita intención se postró ante el prior de la Rábida, su más celoso protector, para descargar su conciencia con la confesión y arrepentimiento de sus pecados. A su ejemplo hizo lo mismo todo el equipaje, y los PP. del convento gustaron la satisfacción de ver penitentes á sus pies á los hombres más animosos que jamás se hayan imaginado, disponiendo sus

almas para acometer tranquilos una empresa superior á los conocimientos de la ciencia.

Terminado aquel acto de religiosa piedad, otro mas tierno aun esperaba á los animosos argonautas, cuya abnegacion rayaba en lo sublime. Los ancianos padres bañaban con lágrimas de dolor el rostro de sus queridos hijos, cuya determinacion apenas acertaban: las tiernas esposas renunciaban para siempre con lúgubre desmayo los puros encantos de su acendrado amor, y los hijos menos sensibles á tan aventurada fatalidad, tambien sóltaban al aire sus débiles lamentos; pero nada fué capaz de contener el arrojó de los satélites de Colon, aun cuando muy pocos adivinaban la secreta ciencia del hombre prodigioso; y tan serenos como se alzaron de los piés del confesor se desprendieron de los amantes brazos de sus mas caros objetos. Si tanta abnegacion, en hombres que á la expedicion marchaban voluntarios, no es digna de los mayores elogios que accion alguna merezca, dígannos con la voz de la razon desnuda de ruines pasiones los que mas pretendan, en qué consiste el verdadero heroismo.



CAPITULO VII.

Hácese á la vela la expedicion el dia 3 de agosto de 1492.—Acuerdos y señales.—Consideraciones sobre los motivos del viaje é influencia del descubrimiento.—Averia de la Pinta.—Arribo de esta carabela á la Gran Canaria y continuacion del Almirante con las otras dos á la Gomera.—Inútiles pretensiones de adquirir un nuevo buque para reemplazar La Niña.—Mejóranse las condiciones de esta, y con la almiranta vuélvese á la Gran Canaria.—Sale de nuevo al mar la flotilla completa y hace escala en la Gomera para tomar provisiones.—Siniestras noticias que se reciben en esta isla y efectos probables que causaron á la tripulacion de las carabelas.—Rectificacion de varios errores que circulan como verdades históricas.

VIERNES á 3 de agosto de 1492, media hora antes de que el sol esparciera sus rayos sobre las costas meridionales de nuestra Península, despidiéronse de la barra de Saltes las tres carabelas, ofreciendo todo su trapo á merced de un viento favorable que las impelia suavemente con rumbo á las islas Canarias. En estas se habia propuesto Colon completar sus provisiones de leña y agua, mas bien con el objeto de facilitar algun reposo á los restos de escasa timidez que aun pudiera abrigar el atrevido equipage de las carabelas, que por la necesidad de una renovacion de víveres en tan corta travesía. Los habitantes de Palos saludaron con sus palabras y acciones á la tripulacion hasta que en un dilatado horizonte se ocultaron á la vista los bastimentos y conductores; despues de algunas lágrimas, impelidas por las corrientes del rio Odiel que la barra de Saltes forma á manera de isla en frente de Huelva, pudieron recordar á los intrépidos marinos cuánto de sus corazones dejaban en la tierra que, antes de soltarlos, como á inconsolables náufragos perdidos los lloraba.

Por demás fuera querer manifestar la satisfaccion del Almirante al verse ya surcando las olas del ancho piélagos que á su investigacion comenzaba á subordinarse, despues de tantos años de afanes y zozobras: baste decir que inmediatamente de fijar el rumbo de la navegacion y acordar las señales respectivas, segun las que entonces usaba la marina de Castilla en los diferentes casos de su

instituto (!), comenzó á escribir un diario razonado y en extremo minucioso de todo cuanto habia de sucederle en aquel famoso viaje, que á juzgar por el calor de su fantasía, habia de ser mucho mas de lo que en realidad aconteció, no obstante de ser mucho menos lo que hipotéticamente en el terreno de la ciencia geográfica el mismo Colon esperaba.

Contaba, con efecto, alcanzar en su expedición lo mas remoto de los mares orientales, aportando á las costas de Asia, despues de hacer escala en la famosa isla de Cipango (el Japon), cuya situacion avanzaba en sus cálculos algunas mil leguas demasiado hácia el Oriente, colocándole en las condiciones cosmográficas

1) En las instrucciones adjuntas al titulo de almirante que hemos citado en otra nota anterior, hay copia de ciertas ordenanzas hechas para el buen régimen de su armada por el muy generoso señor don Fadrique, almirante mayor de Castilla por los años de 1430; y de ellas tomamos para consignar aqui los capitulos que hacen referencia á las señales con que se entendian las embarcaciones de guerra para comunicarse. *Capítulo III: Que habla por qué señales conoscerán que quiere mudar las velas la galea del almirante.*—Otrosi: Yendo las galeas de noche á remos é vieren en la galea del almirante dos lanternas entiendo que quiere faser vela del artimon (palo de mesana) é si vieren una entiendo que quiere faser vela del bastardo (palo mayor), é yendo de noche con el artimon é vieren en la galea del almirante dos lanternas, é tirarse la una, é la otra estoviere firme, entiendo que quiere tirar el artimon é poner el bastardo; é si fuere con el bastardo é alzare una lanterna é despues otra, é las toviere firmes ambas entiendo que quiere tirar el bastardo é poner el artimon. E yendo las galeas á velas é vieren en la galea del almirante dos lanternas juntas la una alta é la otra baja entiendo que quiere mudar, é cada una galea responda con una lanterna é tengala firme fasta que haya mudado, porque aguarden de empadrajarse las unas con las otras.—*Capítulo IIII: Que habla por qué señales conoscerán que llama el señor almirante á consejo.*—Otrosi: cuando en la galea del almirante vieren una lanterna á media galea así á remos como á velas entiendo que llama á consejo é vengán todas las galeas una á una en tal manera que no se empachen con la galea del almirante ni las unas con las otras; é despues que hobieren hablado tirense afuera para dar lugar á las otras; é estando las galeas al ancla é viendo una bandera á media galea como dicho es entiendo que llama á consejo, é venga cada patron con su cómitre en su copano (bote) á la galea del almirante; é esto mesmo fagan todos los maestros de las naos que estovieren é podieren venir al dicho consejo.—*Capítulo V: Que habla de las señas que verán en la galea del almirante en tiempo forzoso.*—Otrosi: acaesciendo á las galeas un tiempo forzoso de noche é vieren en la galea del almirante una lanterna cerca del faraon (faro ó fanal) todas las otras galeas pongan cada una la suya é ténganla firmes toda la noche porque se guarden las unas de las otras.—*Capítulo VI: Que habla de la señal que verán en la galea del almirante cuando corriere á árbol seco.*—Otrosi: siendo el tiempo tan forzoso porque non podieren mantener velas ó por non poder aver puerto é vieren en la galea del almirante tres lanternas al pié de la vara del pendon real la una sobre la otra, entiendo que non leván vela ninguna é corren arbol seco.—*Capítulo VII: Que habla de las señales que deben faser en la galea que fallerieren los aparejos é le vinier alguna ocasion.*—Otrosi: falleriendo algunos aparejos á cualquier galea ó otra ocasion, alze dos lanternas, la una alzada é la otra abajada, é las dos galeas mas cercanas tornen sobre ella é que la acorra é todas las otras galeas que amainen é tornen sobre ella. E si esto acaesriere de dia que alcen el pendon real é ténganlo firme fasta que aya acorro.—*Capítulo VIII: Que habla de la señal que farán en la galea del almirante cuando quisiere posar.*—Otrosi: si por aventura acaesriere que el almirante quisiere posar de noche en algún puerto é lugar cualquier que fuese, con cualquier tiempo viniendo de velas ó á remos, é vieren dos lanternas en la galea del almirante, la una á popa é la otra á proa, entiendo las otras galeas que quiere posar. E estando posado el ancla el almirante é queriéndose levantar é fuere tal tiempo que non podieren oír la tormenta, é vieren dos lanternas en la galea del almirante en popa juntas, entiendo que se quiere levantar.—*Capítulo IX: Que habla de las señales que farán las galeas cuando fisiere niebla.*—Otrosi: si por aventura se levantase niebla de noche ó de dia que non se vean las unas galeas á las otras, si en la galea del almirante tocaren la trompeta, que todas las otras galeas que tovieren trompetas tengan las suyas porque se guarden las unas á las otras.—*Capítulo XV: Que habla qué señas debe faser la galea que viere flota de enemigos.*—Otrosi: cualquier galea que estoviere á la guarda é viere flota de enemigos, é si fuere tanta que se non pudiere contar, vengase para el almirante con el pendon real alto; é non sea osado de decir las nuevas á ninguno fasta que las diga al señor almirante. E si fueren dos galeas á la guarda é vieren pocos navios de naos é barchas, la una galea siga los navios á la otra galea vengase para el almirante con una bandera en proa etc. » Todas las demas señales de que tratan dichas instrucciones se refieren á los casos de combate, y por lo tanto aqui se omiten, ya que ningun hecho de armas caracterizó la expedición del famoso primer almirante de las Indias Occidentales.

con que se halla situada la Florida. Se contemplaba ya dichoso poseedor de aquellos inmensos tesoros, que fantásticos viajeros habían inventado al describir jaspeados puentes, montañas de perlas y palacios de oro, y remontando el vuelo hasta la morada de eterna salud, veía la mano de Dios como por su conducto tocaba en los corazones de razas enteras para destruir los errores de la falsa idolatría. Pero en su arrebato no adivinaba pura y exacta la verdad, que por mas que declinase un tanto en la brillantez de las pretendidas riquezas, alcanzaba sin duda mayores quilates en la balanza de la humanidad y en las especulaciones del comercio (1).

La India, como entonces se llamaban las partes de Asia á que Colon se dirigía, no pasaba de ser un país mas ó menos abierto al escrutinio de las ciencias naturales que ya lo conocían, y sus producciones se estendían por todo el viejo continente, sin duda por las que hoy podemos llamar mas felices vías de comercio, merced á los adelantos que en los recursos de la comunicación se han hecho desde entonces. De suerte que, si al descubrimiento de un nuevo camino á las costas mas orientales de Asia hubiesen quedado reducidas las investigaciones del nuevo argonauta, sin duda que la fama de Colon sería tan efímera como su descubrimiento, por mas que durante algunos siglos hubiesen reportado considerables ventajas á las especulaciones materiales de los hombres. Pero ¿sería bien, haciendo exactas comparaciones, graduar en igual escala el éxito calculado de la expedición, con el que verdaderamente llegó á verificarse? Sin duda que injustos fuéramos si tal hipótesis afirmáramos, no solo con los adelantos que al influjo de tan famoso acontecimiento se debe en el terreno de las ciencias, sino por lo que de rico y nuevo ofreció al comercio del viejo continente

(1) Tenemos á la vista el prólogo que Colon escribió al frente de su minucioso diario, y con solo estampar aquí algunas de sus cláusulas, robusteceremos completamente la idea innegable de que aquel famoso marino ni siquiera preveía que un nuevo mundo pudiera existir enclavado en la distancia que separa los límites opuestos del ya entonces conocido: es verdad que en tal ignorancia permaneció hasta el último de sus días, puesto que ni Colon ni hombre alguno de sus contemporáneos sospecharon que dejasen de ser las islas avanzadas de las costas de Asia aquellas descubiertas, hasta despues que el Almirante había pasado á mejor vida. Las cláusulas notables del prólogo á que aludimos son las siguientes. *Y luego en aquel propio mes (el de enero de 1492) por la informacion que yo habia dado á vuestras Altezas de las tierras de Indias, y de un principe llamado Gran Can, que quiere decir en nuestro romance Rey de los Reyes, como muchas veces él y sus antecesores habian enviado á Roma á pedir doctores en nuestra Santa Fé, y que le enseñasen en ella porque nunca el Santo Padre le habia proveído, y se perdian tantos pueblos creyendo en idolatrias, é rescibiendo en sí sectas de perdición, vuestras Altezas, como católicos cristianos y principes amadores de la Santa Fé cristiana y acrecentadores della, y enemigos de la secta de Mahoma y de todas idolatrias y heregias, pensaron de enviarme á mi Cristóbal Colon á las dichas partidas de Indias, para ver los dichos principes, y los pueblos y tierras, y la disposicion dellas y de todo, y la manera que se pudiera tener para la conversion dellas á nuestra Santa Fé: y ordenaron que yo no fuese por tierra al Oriente por donde se acostumbra de andar, salvo por el camino de Occidente, por donde hasta hoy no sabemos por cierta fé que haya pasado nadie... y partí de dicho puerto de (Palos) muy abastecido de muy muchos mantenimientos y de mucha gente de la mar, á tres dias del mes de agosto de dicho año, en un viernes, antes de la salida del sol con media hora, y llevé el camino de las islas de Canaria de vuestras Altezas, que son en la dicha mar Océana, para de allí tomar mi derrota y navegar tanto que yo llegase á las Indias, y dar la embajada de vuestras Altezas á aquellos principes, y cumplir lo que así me habian mandado.... etc. (Navarrete. Coleccion de viajes, tomo 1.º, p. 1.) Si se tiene en cuenta la carta que á Colon remitió el maestro Paulo Físico cuando comenzaba á germinar en la imaginacion de aquel su gigante empresa, veremos con cuán ciega confianza admitió Colon los errores del sábio florentino, al consignarlos compendiados tan exactamente en el prólogo de su diario.*

un mundo desconocido. Colon se propuso extender las relaciones de la corona de Castilla, dándola una influencia que no tenía en apartadas, pero ya conocidas regiones, y la Providencia parece que quiso recompensar la generosidad de Isabel y el arrojó de sus súbditos, regalando á España un nuevo, rico y vastísimo hemisferio. ¡Lástima es, por cierto, que de aquel don celestial hayan hecho tan detestable uso la general codicia y las particulares ambiciones! (1).

Con las proas al Sud-Oeste caminó viento en popa la flotilla sin que ningun acontecimiento notable pudiese turbar el contento de su tripulación durante los tres primeros días; pero al cuarto, que se contaba 6 de agosto, por la mañana, hizo la Pinta la correspondiente señal de avería, y aunque las otras dos carabelas pretendieron acercarse para socorrerla, un viento duro que en el momento las empujaba, y alguna inquietud peligrosa en que la mar se iba poniendo, no las permitieron mas que acortar algo las velas, á fin de no apartarse mucho del bastimento averiado. Por fortuna era notablemente diestro el capitán de la Pinta, de los Pinzones, Martín Alonso, y á sus prácticos oficios se debió el nuevo empalme del timon cuyos goznes un golpe de mar habia roto y desenclavado. Es verdad que tomando mayores proporciones el temporal obró de

(1) Sin que pretendamos envolver en tan amarga censura los mismos injustos cargos con que autores extranjeros se entretienen constantes en infamar la memoria siempre gloriosa de los primeros descubridores, no podemos, sin embargo, dejar de lamentar los excesos de algunos corazones depravados que siempre se alimentan donde quiera que hombres habiten, como si la justicia sobrenatural los hubiera sembrado en el mundo para castigo y azote del género humano. No hay duda que á las miras humanitarias y benéficos procederes de Cristóbal Colon con los indígenas del Nuevo-Mundo, correspondieron muy pocos de los soldados que á la toma de posesion asistieron en lo pacífico, y á la conquista en lo que trató de conservarse independiente; antes por el contrario, provocaron en ocasiones resistencias no imaginadas por los naturales, que por su indole sencilla y por la superioridad celestial que á sus huéspedes atribuian, jamás se hubieran atrevido de motu propio, y sin causa agravante, á provocar desiguales combates. De aquí resultaron con frecuencia sangrientas escenas en que la inculca sencillez de la naturaleza hubo de luchar con los adelantos de muchos siglos cursados por los invasores en la escuela de porfiadas guerras, dando siempre un éxito tan contrario á la razon como favorable á los adelantos de la civilizacion general del mundo; bien que sin los excesos de nuestros soldados se hubieran obtenido iguales resultados, particularmente en las Antillas, sin la efusion de sangre que en tanta abundancia llegó á derramarse. En el curso de nuestra obra tendremos, por desgracia, repetidas ocasiones de condenar imprudentes atropellos con que el deleite ó la codicia quisieron cebarse, facilitándose con la desolacion de pueblos enteros, el odio de los indígenas y la execracion del mundo civilizado. La causa de la justicia y de la humanidad no han de tener precision de acudir á extraños autores para motejar la conducta de groseras soldadescas, ni tan indispensables se han de hacer los cargos de nuestros émulos cuando en causa propia condenamos la ley del mas fuerte; no como primeros apóstoles de la razon en el terreno de españoles procederes, sino como justos continuadores de otros publicistas, españoles tambien, que al sustentar el controvertible principio de adquiridos derechos, no se olvidaron como buenos de condenar los crímenes en nombre de esos mismos derechos consumados. Si como extranjero quisiéramos repudiar, que tal no haremos, al mismo Colon, que empezó á condenar los excesos de nuestras gentes por lo que su política torcian, no podremos decir lo mismo de su hijo don Diego, de Las Casas, de Bernal Diaz del Castillo, de Gonzalo de Oviedo, y otros muchos que habiendo nacido en España, no tuvieron reparo en censurar el proceder de españoles hermanos suyos tanto como pudiera haberse motejado en Inglaterra ó en Francia, por ejemplo, bien que sin la acrimonia y siniestra intencion de británicos ó franceses. El último de los autores citados, á propósito dice en su *Historia Natural de Indias*, capitulo X de tierra firme, quejándose de tropelias cometidas allí por soldados españoles: *y los que han seido causa de aquesto daño llaman pacificado á lo despoblado, y yo mas que pacifico lo llamo destruido*. Estas palabras dicen por sí solas mas que cuanto decir pueden en mengua de nuestros soldados los autores extranjeros; pero como están desnudas de amargas declamaciones, sin duda no las juzgaron aquellos bastante duras, y con afán se apresuraron á sustituirlas con severos cargos, cual si nosotros no supiéramos comprender y condenar los propios defectos. Desgraciadamente nuestra vindicacion, fundada en la perversidad inherente al hombre civilizado, podemos encontrarla sin gran trabajo en las posesiones que nuestros émulos han hecho propias por medio de la fuerza bruta en las distintas regiones de Africa, Asia y América.

nuevo sobre tan frágil obra, destruyéndola al siguiente día sin gran trabajo, por cuyo segundo percance navegaron las otras dos carabelas mas precavidas é inmediatas á la Pinta, hasta que el día 9 pudo esta aportar á la Gran Canaria, donde habia de reparar sus averías, en tanto que el Almirante con las otras dos continuó su rumbo á la isla de la Gomera.

Tampoco la Niña ofrecia grandes seguridades para el viaje comenzado, respecto á su escasa capacidad, débil construccion y costanero aparejo, que como se ha dicho era latino; y por consecuencia fué uno de los principales cuidados de Colon en la Gomera proporcionarse otro buque para reemplazarla; pero esta vez no alcanzó la realizacion de su proyecto, ni pudiera ser otra cosa en virtud del objeto á que el nuevo bastimento habia de destinarse, cuando tantos recelos demostraran al resolverse hasta los hombres mas familiarizados con las circunstancias teóricas del viaje. Para llenar en parte las condiciones de la expedicion respecto á dicha carabela, ordenó el Almirante que se le cambiara el aparejo, y habiéndose procedido á vestir los palos de la Niña con velas cuadradas, conforme las llevaban las otras, ya no le quedó cuidado mas inmediato que el completo reparo de la Pinta, el cual deseaba con ahinco para lanzarse de una vez en la profundidad de sus teorías.

El día 23 de agosto las dos carabelas que el Almirante consigo tenia abandonaron la Gomera para trasladarse á la Gran Canaria, donde la Pinta se estaba reparando; porque la impaciencia de Colon mal podia avenirse con la pérdida de un mes entero que iba corriendo desde que la avería y sus prudentes cálculos le habian hecho aportar en aquellas islas. Pinzon se presentó al Almirante el día de su arribo á darle cuenta de su aptitud y la de su bastimento para continuar el viaje, y con esto la flotilla completa se dirigió otra vez á la Gomera, por la escasa seguridad que contra los vientos reinantes ofrecia el puerto de la Gran Canaria, en tanto que se proveyesen de agua y leña suficiente para toda la expedicion las tres carabelas.

Desde el día 1.º hasta el 5 de setiembre se entretuvo la flota en refrescar sus provisiones en el puerto elegido para el caso por el Almirante; y durante aquellos dias anunciaron repetidos avisos de la isla del Hierro la existencia en las aguas inmediatas de un crucero portugues, compuesto de tres buques de respetables condiciones. No se ocultó á Colon el injusto resentimiento que los consejeros del rey don Juan debian tener por la negativa que se habia dado á sus posteriores proposiciones; de suerte que, no sin ceder al temor una parte de los cuidados científicos, procuró hacerse á la mar sin pérdida de tiempo, para ver si conseguia engolfarse antes que los declarados rivales de la expedicion consiguieran darle caza en los mares conocidos.

Por reservadas que pretendieran tenerse noticias de tan mal agüero, no hay duda que la tripulacion se habia de apoderar de ellas y comentarlas á su modo, siempre revistiéndolas con cierto siniestro carácter que en circunstancias menos especiales no hubieran jamás tenido. La avería de la Pinta, la descon-

fianza natural de los patrones isleños que no quisieron tratar respecto á la venta de un buque, y las tendencias agresivas del rey de Portugal contra una expedicion de índole tan aventurada, si no pudieran apocar el entusiasmo de los valientes, no hay duda que contribuirían bastante á extinguir el ánimo de los recelosos; que al fin los reveses anticipados en las arriesgadas empresas no dejan de parecernos hoy avisos de contrarios efectos: y si tal es verdad en una época de positivismo y despreocupacion, ¿habremos de estrañar que así sucediera en tiempos de ignorancia y fanatismo? Pero entre semejantes señales de impaciencia y recelos, y el miedo y cobardía con que se pretende disfamár á los españoles que á la empresa concurrieron, hay una distancia tal que no pueden salvarla ni la mala intencion de autores estraños, ni la simple credulidad rutinaria de nuestros continuadores.

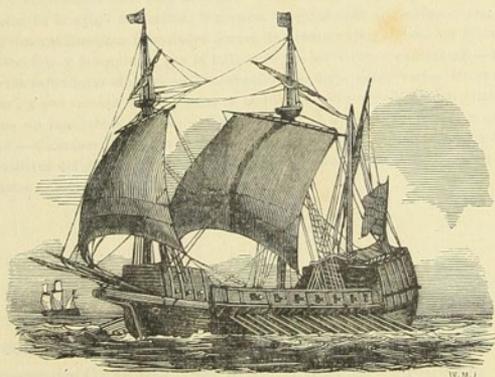
Comenzó á destruir la buena fama de nuestros dignos navegantes don Fernando Colon, por el deseo de aumentar la gloria que á su padre cupo en el descubrimiento de América, sin reparar que el mas singular arrojó que hubiera podido caracterizar al equipaje de las carabelas, no hubiera amenguado ni un quilate la bondad del pensamiento ni la gloria que á don Cristóbal por su ejecucion es debida. Despues, con el fundamento de tan respetable autoridad, se amontonaron suposiciones que al cabo pasaron por hechos deshonorosos; y fué tanto el apocamiento que llegó á atribuirse á nuestros marineros, que es preciso, admitiéndolo, dudar hasta de su embarque: porque no se concilian las opuestas ideas de embarcarse para tamaña empresa unos hombres pusilánimes, cuyos temores fueron mas allá del miedo, mucho antes de que el verdadero peligro llamase á la puerta de los cuidados.

Fuera de otros casos de estremada cobardía, que el mismo don Fernando atribuye á los españoles que secundaron con pasmosa abnegacion un pensamiento para ellos incomprensible, dice que al pasar por delante de Tenerife la flotilla, se apoderó del equipaje un grande espanto por verificarse la erupcion del volcan que destruye las entrañas del célebre pico. Semejante aserto es tanto menos admisible cuanto que el Almirante hace referencia de la erupcion en su diario, y nada dice respecto al terror de las tripulaciones: luego que, teniendo en cuenta nuestra posesion en las Canarias, y el frecuente trato de los marineros andaluces con aquellas islas, no es posible suponer que los que tripulaban las carabelas, en su totalidad de la costa de Huelva, no hubieran visto nunca semejante fenómeno. Ni tan grande temor puede conciliarse con la intrepidez que, aunque algunos años mas tarde, manifestó en la propia época el animoso español Diego de Ordaz, al reconocer con dos soldados mas de su compañía el volcan de Popocatepec en los criticos momentos de una erupcion espantosa, no obstante el temor de los naturales y las prudentes advertencias de Hernan Cortés su caudillo (1).

(1) Solís, *Conquista de Mejico*, lib. 3, cap. IV.

Tambien se pretende culpar de torcida intencion la rotura del gobernalle de la Pinta, al cuarto dia de su viaje, atribuyendo el hecho á los dueños de la carabela Gomez Rascon y Cristóbal Quintero, que contra su voluntad asistian á la empresa y por este medio pretendian evadirse; pero semejante aserto, que cuadraria mejor á la invencion si la avería hubiera sido algun dia despues de montar las Canarias, solo está fundado en un vago recelo del Almirante, sin que ningun acontecimiento posterior viniese á confirmarlo.

De sentir es que autores españoles, al poner la mano en nuestras glorias, no tengan para nada el racionio de la crítica ni la gravedad de la razon, para escoger con mesura las verdades y moderar los errados argumentos.



CAPITULO VIII.

Abandona la expedición las Islas Canarias y se engolfa en alta mar con rumbo constante al O.—Diario de Colon y libro de estima: nuevas instrucciones para el viaje.—Felices auspicios con que lo comienza.—Desconcierto general por la variación de la aguja magnética, y argucia inventada por el almirante para explicar como naturales sus causas.—Primeras ilusiones concebidas acerca de próxima tierra: temores y esperanzas.—Variación del rumbo seguido.—Recelos y descontento por la influencia de los vientos constantes.—Rumores de sublevación calmados con nuevas infundadas alegrías.—Continuación del viaje entre varias alternativas.—Hace señales la *Pinta* de ver tierra, y por tercera vez se reconoce el engaño.—Previsiones del Almirante para que no se reprodujese la alarma sin innegables pruebas.—Disgusto general de las tripulaciones y grave motin contra la persona del Almirante.—Cálmense los ánimos y nuevas señales auguran un éxito completo á la expedición.—Primeros síntomas positivos del descubrimiento.—Verificase al cabo en medio de la general satisfacción y el mas estremado entusiasmo.

EL dia 6 de setiembre de aquel año prodigioso que se habia inaugurado con las capitulaciones de Granada, se hizo al mar la expedición tan segura en su propósito como feliz en sus resultados; y tres dias despues, el 8, antes de ponerse el sol, se desprendieron los atrevidos nautas del antiguo mundo, al perderlo de vista, ansiosos de realizar las profecías sobrenaturales que en remotas edades habian consignado los hijos mas sábios de los hombres.

Pusieron las tres carabelas la proa al Oeste conforme al rumbo que la almirante habia marcado, porque tal era el constante que Colon pensaba seguir hasta dar cima á su empresa: y así que perdieron de vista las islas Canarias, el viento mas favorable comenzó á refrescar, como si pretendieran los elementos no contrariar por mas tiempo el descubrimiento de la verdad, próxima á entronizarse en el terreno de las ciencias exactas.

Muchas y muy oportunas fueron las disposiciones preparadas por Colon con

objeto de contrariar cualquier percance fácil por la novedad, é irremediable por la situacion en que insensiblemente se iba introduciendo, pero despojando nuestro relato de cuanto á él no interesase, nos concretaremos á manifestar que abrió dos libros de estima; uno para escribir la distancia verdadera que avanzaba en cada singladura, y este lo reservaba á su observacion especial, y era aquel en que á manera de diario anotaba cuanto acontecia, y otro para su primer objeto, bien que de la verdad suprimiese algunas leguas, á fin de que la tripulacion no desesperase de alcanzar tierra al Occidente, si la distancia se hacia en estremo dilatada. A los capitanes de las otras dos carabelas previno que despues de haber navegado sobre setecientas leguas al Oeste de las Canarias (1) se mantuviesen al paio ó á la capa de media noche en adelante, porque á tal altura pensaba encontrar la isla de Zipango; y finalmente rectificó y aumentó algunas señales de las ya convenidas para la comunicacion reciproca de los bastimentos, segun comprendian que pudieran variar ó multiplicarse los casos especiales de la navegacion por la especialidad que caracterizaba aquel viaje.

El dia 11 algunos marineros vieron flotante en aquella mar desconocida, porque ya eran sobre ciento y cincuenta leguas las que atrás dejaban, un mástil cuyas dimensiones convenian á un buque de ciento y veinte toneladas. No faltaron individuos en el equipaje que pretendieron adivinar una celestial amenaza; pero los mas se mostraron indiferentes á tan despreciable observacion, que nada maravilloso caracterizaba, y sostuvieron su ánimo tranquilo hasta que otra mas alarmante viniera á alterarlo no sin grave fundamento. Con efecto: en la noche del 13 de setiembre, despues de haber observado durante todo el dia que las corrientes de la mar eran contrarias al rumbo que la flota seguia, advirtió el almirante que la aguja náutica se apartaba de la estrella polar de cinco á seis grados al N. O., sin que pudiera consistir tan fatal suceso en ninguna descomposicion física del iman, por lo que proporcionalmente se iba aumentando la separacion de la aguja á manera que la expedicion avanzaba al Occidente. Tan extraño suceso, desconcertando los atrevidos planes de Colon, si el equilibrio directivo llegaba del todo á perderse, cuando la flota no tuviera en sus observaciones mas punto fijo que los astros, cuya situacion se iba tambien haciendo distinta conforme á la que los buques ocupaban mas al Oeste, contristó notablemente al almirante, no solo por el extravío á que en desconocidos mares se veia espuesto, sino por las consecuencias inmediatas que semejante peligro habia de causar en las tripulaciones. Bien quisiera haber escondido los motivos de su zozobra, que supo contener en la cabeza sin que tocasen al corazon, ni al semblante asomasen; pero acompañábanle diestros pilotos que, si en él confiaban respecto á la expedicion, no por eso dejaban de hacer sus observaciones para estudiar con detenimiento y exactitud la índole

(1) De á cuatro millas italianas cada legua, ó de las de veinte al grado, de cuya clase fué la que adoptó Colon para unidad en su memorable empresa.

característica del viaje. Así fué que en breve se apercibieron de la novedad que contemplaron con asombro, y toda la sangre fría de Colon, unida á la autoridad de sus palabras, fué con trabajo suficiente para calmar la confusion y restablecer la confianza, esplicando de la mejor manera que inventar pudo en aquel azaroso momento la naturalidad, supuesta entonces y aun hoy desconocida, de tan singular fenómeno. Dijoles que la aguja magnética no se dirijia exactamente á la estrella polar, sino á un punto invisible que en aquella direccion giraba constante, y que tanto por el movimiento de rotacion en que entonces se hallaba, como los demás astros, cuanto por la situacion geográfica que ocupaban las carabelas, ya contaba él con que habia de tener lugar aquella alteracion natural que sin motivo justo les inquietaba.

Cualquiera que hubiera sido la repugnancia que entonces manifestaran los navegantes á continuar la expedicion, tendria una disculpa que nadie se atreveria á calificar mas que de sana prudencia: sin embargo, los marineros españoles, aquellos á quienes la vulgaridad supuso de escaso corazon, cuando tan gigante empresa acometian, se conformaron con las vagas é inciertas palabras de su caudillo, y en sus manos entregaron de nuevo y con doble abnegacion cuanto mas caro poseian y adivinaban, á saber: la conservacion de la vida y el fácil regreso á su querida patria, despues que tan gigante mision se hubiese cumplido. Respecto á la esplicacion del Almirante á tan inesperado fenómeno, no podemos menos de notar la exactitud aproximada de un sistema planetario supuesto en el momento, comparándolo con el sistema solar que tal vez en el mismo instante ocupaba toda la atencion del célebre y aun entonces desconocido Copérnico. Ambos génios eran contemporáneos, bien que ninguna noticia uno de otro tuviesen: sin embargo, impulsados hácia la verdad, podemos advertir entre los dos cierta armonia comunicativa, que si no la atribuimos á sobrenaturales causas, necesariamente habremos de encontrarla en la propia atraccion magnética que dirige el imán hácia el invisible punto del Norte, la cual hace comunes simultáneamente las simpáticas inspiraciones del génio.

Para disipar completamente los temores que la variacion de la aguja habia hecho concebir, lo mismo que á la tripulacion al propio Almirante, se dejó ver al siguiente dia 14 de setiembre un *raho de junco*, pájaro así llamado por las condiciones de su cola al junco parecida, y que siempre duerme en tierra. El Almirante bien gustó de la novedad por la tranquilidad que en el equipaje aseguraba; pero harto conoció que á doscientas leguas de distancia no podia encontrarse la costa oriental de la India, y por lo tanto hizo escaso aprecio de tan vagas é inconducentes señales. A otro dia por la noche una manga de fuego que se desprendió en la atmósfera á cierta distancia de las carabelas bajo la influencia de los trópicos, atemorizó un tanto á la tripulacion; pero nuevas señales de tierra, que se ofrecieron en campos de flotante yerba y bandadas de pájaros, suavizaron el mal efecto de los fenómenos naturales.

Así continuó la flotilla alternando entre el temor y la esperanza, en conse-

cuente armonía con las condiciones de tan singular viaje, hasta que entrando bajo la influencia de los vientos generales ó constantes que en ciertas corrientes de entre los trópicos soplan sin variacion de Oriente á Occidente, los marineros se afectaron ante la consideracion de si les seria imposible el regreso á la patria querida que tan imprudentes habian abandonado. Por fortuna el mayor de los Pinzones creyó distinguir en la direccion del Norte algunas islas, que por mas que no existiesen, sirvieron para desviar de las imaginaciones los mas positivos cuidados. Suplicaron algunos al Almirante que variase el rumbo para visitar las imaginadas islas; pero Colon, que fundaba toda su reputacion en la exacta observancia de sus teorías, no consintió en la súplica é hizo continuar el rumbo á Oeste, conforme al salir de las Canarias lo habia marcado. Afortunadamente las brisas se encargaron de deshacer las ilusiones ópticas de los mas impacientes, y la flota siguió engolfándose cada vez mas impávida en la inmensidad del Océano. Sin embargo, navegaba á la sazón sobre unas rompientes á las cuales eran sin duda debidas todas aquellas señales aparentes de tierras, que tal vez en realidad habian existido.

Las mismas circunstancias que en otras ocasiones apuradas habian contribuido á restablecer la calma en la dudosa tripulacion, sirvieron una vez para sofocar toda la impavidez que por regla general la habia hasta entonces caracterizado. Referimonos á los campos flotantes de verde yerba que á la vista se ofrecian como arrojados de próximas tierras que al Oeste debian hallarse, cuando fué tal su abundancia que á veces impedia el curso de la navegacion, como si pretendiese encallar las carabelas. El equipaje hubo de alarmarse con tan siniestra espesura durante algunas horas, al cabo de las cuales, y cuando ya eran bien entradas las del 22 de setiembre, comenzó á disminuirse á favor de un viento largo del Sud-Oeste que se levantó tan bien oportuno para desechar los temores que existian á cerca de la imposibilidad del regreso. Pero este consuelo no habia de durar gran cosa, pues á proporcion que las observaciones de los pilotos se multiplicaban, los resultados confortaban la idea primitiva y hasta cierto punto exacta de los vientos constantes, y en fuerza de tamaña contrariedad que los inexpertos nautas consideraron invencible, hubo de notarse alguna alteracion en los ánimos, que atropellando los límites de la razon, pudieron penetrar en el campo siempre vedado de la violencia. El dia 24 de setiembre comenzó Colon á gustar los sinsabores de la rebeldía que en sus gentes se estaba desarrollando; y á pesar de la suave persuasion de sus razones y del grave respeto á su carácter debido, y mas dignamente por él reclamado, no hay duda que atrevesó conflictos capaces de apocar en semejantes condiciones el ánimo mas altanero.

La continuacion precipitada de señales opuestas que tuvo lugar en aquella expedicion, no hay duda que sirvió de poderoso agente para que el intrépido Almirante pudiera dar cima á su comenzado propósito, porque sin duda era tal variacion indispensable, cuando lo mismo servian para despertar graves temores

aquellos mismos efectos que hoy apeteceríamos como mas favorables á semejante viaje: y en mas de una ocasion los efectos contrarios sirvieron de calmante eficaz á las irritadas pasiones, como si en semejantes destempladas alternativas quisiera consignar la esperiencia cuánto es necesario su auxilio aun en el terreno de la verdad mas innegable. En tal situacion es evidente la conveniencia de una notable equivocacion que padeció toda la flotilla al siguiente dia 25. Surcaban las carabelas con viento fresco del Este aquel inmenso piélagos, cuando algunos gritos descompasados que de la Pinta salian, vinieron á interrumpir en su cámara al reflexivo Almirante. Juzgólos en el primer impetu como si fuera la continuacion de aun no bien pasados alborotos, y fué su primer cuidado subir al castillo de popa con el fin de hacerse oír de los sublevados y conjurar la conspiracion con todas sus fuerzas; pero sus recelos cambiaron en satisfacciones cuando la voz de su amigo Martin Alonso penetró en sus oídos clara y potente que decia: ¡Tierra! ¡Tierra! Señor: yo reclamo el premio señalado; y dirigia á la vez su brazo mostrando un objeto oscuro que se apercibia confuso como á unas veinte y cinco leguas al S.-O. Las apariencias con efecto existian, como que el Almirante creyó en la realidad de la tierra en la parte que se le anunciaba, tanto mas, cuanto que su reservado libro de estima señalaba ya sobre seiscientas leguas de distancia á las Islas Canarias; y por un arranque de su entusiasmo cayó de rodillas, la gorra en la mano, y los ojos arrasados para dar gracias al Altísimo *por las infinitas bondades que derramaba sobre sus escasos merecimientos*. Todo el equipaje de las tres carabelas le imitó con religiosa veneracion, entonándose en voz alta el *Gloria in excelsis*.

Todavía, por lo que sus cálculos le indicaban y por lo que las relaciones y cartas de los viajeros orientales de manifiesto le ponian, hubiera querido seguir el Almirante su navegacion con el propio rumbo al O. que hasta entonces habia traído; pero fueron tantos los ruegos de sus gentes y las súplicas de sus amigos los Pinzones, que al fin se vió obligado á cambiar algunas cuartas las proas de sus bajeles, para dirigirse á la tierra deseada. En la direccion del S.-O. navegaron, pues, las tres carabelas durante el poco dia que del 23 les quedaba y la noche siguiente; pero al amanecer del 26 todas las ilusiones volvieron á disiparse, como disipado se habia la vespertina nube que le sirviera de fundamento.

Vuela, pues, la tripulacion á su natural estado de satisfacciones y recelos, conforme á las señales características que de próximas tierras se encontraban, y puestas de nuevo las proas al O., de cuyo rumbo el Almirante jamás por su voluntad se hubiera apartado, continuó la flota sin otra novedad considerable hasta el dia 7 de octubre, á no ser que como tal consideremos la distancia positiva de setecientas y siete leguas á que de la isla del Hierro se encontraba la expedicion el dia primero del mes que comenzaba. En dicho dia 7, á la vez que el sol comenzó á levantarse sobre el horizonte, como desprendiéndose de la líquida inmensidad que atrás dejaban las carabelas, izóse tambien en el palo mayor de la Niña la bandera de Castilla y se disparó un cañonazo, que eran las

señales acordadas para anunciar la próxima tierra. No anduvo acertado, sin embargo, el capitán que semejantes señales permitió, cuando á pocos momentos quedaron desacreditadas por la realidad, que en medio de la luz escasamente debiera haberse equivocado: así fué que Colon, con el objeto de evitar desfavorables impresiones que semejante sistema de avisos infundados habia de producir en la tripulacion, ordenó que en adelante nadie anunciase la tierra, sin estar bien seguro de haberla visto; y que si alguno por malicia ó falsa comprension lo hacia, quedase para siempre excluido del premio ofrecido por los Reyes Católicos al primer descubridor, aunque mas tarde él mismo la descubriese.

Con todo si el anuncio material de aquel dia no habia tenido mas fundamento que los anteriores, se presentaron no obstante mejores pruebas en el terreno de las observaciones, que hicieron por segunda vez al Almirante cambiar su rumbo, conteniendo á la par con su estudiada condescendencia el sordo rumor que entre los descontentos se oia á modo de lejana tormenta. Multitud de pájaros pequeños como hasta entonces no se habian visto, cruzaban en bandas cantando sobre las carabelas, y por mas que mediasen no pocos minutos, y á veces algunas horas de unos á otros, todos volaban en la direccion del O.-S.-O. Ya se sabe cuánta influencia se concedia en el antiguo sistema de la navegacion al vuelo de las aves, subordinando el rumbo de la nave á su direccion en ocasiones los mas famosos marineros; y en tal caso, y por la continuacion de tal costumbre que la brújula no habia podido aun extinguir en la época á que nos referimos, fácil es conocer cuánto influiria aquel crucero constante de pájaros que á un mismo punto iban, en el ánimo naturalmente agitado de aquellos marineros que con tan varia fortuna navegaban por un mar de ellos desconocido y no surcado, al parecer hasta entonces. Colon accedió al deseo general, como se ha dicho, bien que protestando en su interior de la medida, y ofreciendo en público enderezar otra vez el rumbo á Occidente, si dentro de tercero dia no se columbraba la tierra apetecida en la nueva derrota.

El miércoles que se contaba 10 de octubre, y era el tercero y último de los días concedidos por el Almirante para navegar en la direccion del O.-S.-O., conforme la tripulacion le habia suplicado, desfallecieron completamente los ánimos del equipaje, y por lo que de españoles tenian, quisieron pasar del desconuelo de la postracion, al desenvuelto lenguaje de la ira. Como es natural, cuando la prudencia no tiene diques bastantes que oponer al desenfreno de una turba insolente, á las murmuraciones siguieron las amenazas, dejaron estas plazas á los insultos, y no tardaron por consecuencia en asomar con pretensiones de tomar parte en la cuestion las vías de hecho. Exigian los amotinados, que eran de la tripulacion la mayor parte, que pues ya hacia dos meses que se habian entregado al mar y uno largo que no veian tierra alguna, sin que al presente mejores apariencias debieran conservarles en su loco propósito de encontrar la India por la direccion que llevaban, se volviese la flota á España antes de aumentar con la distancia los inmensos peligros de que ya

se conceptuaban bastante rodeados. En vano pretendió Colon con buenas palabras serenar á los amotinados, que á gritos pedian el regreso á nuestra Península, porque la sedicion crecia por momentos y su vida se hallaba ya en gravísimo riesgo. Entonces, cuando otro recurso no le quedaba que su autoridad para hacerse obedecer de los amotinados, desdobló las instrucciones y preeminencias que de los reyes llevaba; y con el tono amenazador del general á quien numerosas huestes obedecen, amenazó con terribles castigos á los mas tumultuosos, reprendió los que menos culpa tenian en la sublevacion, y siempre dominante por sus mejores condiciones, consiguió anonadar aquella, y tranquilizar á todos.

Aquí vuelve la emulacion á manosear el concepto de nuestros marineros para acriminar con terribles cargos un hecho que en realidad no tiene buena disculpa, por mas que tan grave no parezca á la filosofia de la sana razon, como á las tendencias naturales de la envidia. Nosotros mas afectos á la verdad de la historia que á las fábulas de las parciales pasiones, podemos asegurar que fué mucha parte, bien que la mas ignorante del equipaje, la que se extravió por la áspera senda del escandaloso motin; pero á la par habremos de hacer justicia á los buenos que se pusieron de parte del Almirante, y eliminar del tumulto á los que indiferentes aguardaban tranquilos cualquier resultado. Si, como autores afirman, toda la tripulacion estuviera de acuerdo en sublevarse, dificilmente se hubiera convenido tan pronto en continuar en la misma direccion hasta entonces seguida: debiendo tener presente, para mejor orientar el juicio de los dudosos, que Colon no capituló con los amotinados, como injustamente algunos han dicho. Algunas bandas de menudos y pintados pajarillos que cruzaron por encima de la flota en direccion al S.-O. antes de concluirse aquel aciago dia, saludaron con arpadas lenguas y risueños trinos el triunfo de Colon, y prestaron nuevo valor á los que toda su fé habian perdido.

Al fin amaneció el dia 11 de octubre como el mas feliz entre todos los que de tan azorosa navegacion se contaban. Desde luego un oculto favorable presentimiento se apoderó de los ánimos, que no sabian por qué á su desfallecimiento el nuevo sol comunicaba tales fuerzas como en todo el viaje no habian experimentado. Las tres carabelas continuaban en la direccion del Sud-Oeste por dar crédito al vuelo de las aves, y tan unidas que de unas á otros sin grande esfuerzo con la voz se comunicaba el equipaje. Cierta fragancia en el ambiente, las condiciones de las nubes que se aparecian de vez en cuando al Oeste, manojos flotantes de verde yerba de la que en los campos se cria, y sobre todo, aquella misteriosa alegría que sin anunciarse nos embarga cuando nuestros pesares alcanzan sin verlo el término apetecido, hicieron aquel dia de la tripulacion la mas alegre compañía que jamás se haya visto.

Por la tarde, los que sobre la cubierta de la capitana tendian con avidez la vista para indagar el misterio de su favorable reaccion, vieron sobrenadar cerca de su carabela un recién cortado junco, y poco mas adelante acercarse

la Iglesia. Y luego, como si un rayo de luz hubiese iluminado los corazones de aquellos incrédulos que contra el Almirante habian atentado, para alcanzar completa la dicha que su ciencia les ofrecia, se arrastraron á sus piés llorando como niños hasta obtener el perdon por los pasados desmanes.



El hombre eminente que en los momentos de prueba habia sabido contrarrestar con no vista entereza todos los peligros de tan grave motin, no pudo menos de enternecerse á la vista de semejante espectáculo, y satisfecho con el castigo que la luz de la verdad habia impuesto á las tinieblas del fanatismo, tendió una mano amiga á aquellos infelices y les devolvió su confianza, con los derechos á que se habian hecho acreedores por su abnegacion é intrepidez al emprender un viaje tan peligroso é incierto, como felizmente llevado á cabo. La generosidad del Almirante con unos hombres cuya impaciencia hubo de frustrar el mas famoso acontecimiento de los siglos, no pudo menos de interrumpir su alegría y despertar su vergüenza; probándoles á la vez cuánto deben ser mirados los incrédulos en oponerse al curso natural de la razon contra el consejo de la ciencia.

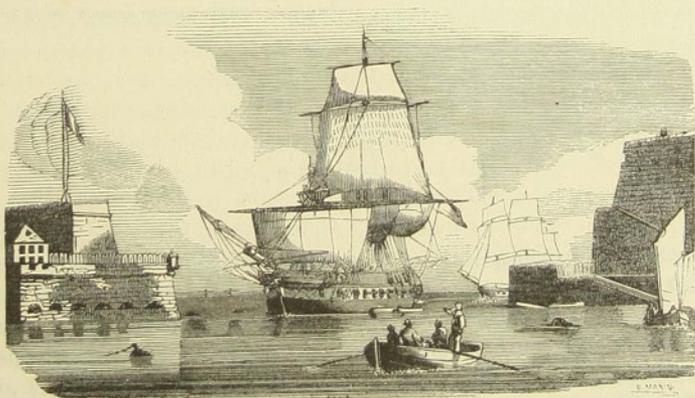
Terminadas aquellas escenas de general contento y recíprocas satisfacciones, se ocupó inmediatamente el dichoso Almirante en prevenir los azares de aquella novedad y preparar el inmediato desembarque: al efecto mandó que las tres carabelas se mantuviesen á la capa hasta que el nuevo sol orientase á sus tripulaciones acerca del ansiado objeto que tenian delante: hizo que la artillería estuviese pronta á cualquier evento contrario, ó bien para saludar la feliz nueva conquista de los Reyes Católicos, y acariciando las armas arenegó á sus gentes para que con ánimo entendido y prudente consejo procediesen en la toma de posesion que al amanecer del 12 de octubre habia de verificarse.



VASCO NUNEZ DE BALBOA
(Descubridor del Mar del Sur.)

Al examinar detenidamente la magnitud de un proyecto, como la mas esquisita sabiduría no era bastante á confirmar en sus proposiciones teóricas, y teniendo en cuenta á la vez el inmenso catálogo de inconvenientes que hasta el momento mismo de su práctica realizacion se fué aumentando, no sabemos si admirar mas la sublime concepcion nada propia del estado en que las ciencias á la sazón se encontraban, ó la fuerza de voluntad que á través de los mas terribles sinsabores y desconsueltos, jamás abandonó al héroe incomparable de la empresa. Sin embargo; el mundo no ha dado aun á Colon toda la importancia que entre los hombres le toca: pues aunque alguna vez en el terreno de las ciencias, y no pocas en la balanza de especuladores argumentos, se pesen los quilates de su feliz empresa, sacando de ellos consecuencias incomparables, no nos parece bastante tan mezquina recompensa, si se ha de armonizar con los bienes que su concepcion produjo á la civilizacion comunicativa de todos los pueblos del mundo.

Por lo demas, el resultado que obtuvieron en aquel momento de inesplicable gozo las teorías de Colón, hoy clarísimas para nuestra inteligencia, pero entonces tan difíciles de aceptar como el mas oscuro problema de los tres que al presente conturban á los hombres científicos, es una severa leccion en que deben aprender los poderosos y los sabios; cuánta proteccion y respeto es conveniente prestar á la mas estraña investigacion y al menos comprensible de los ingenios.



CAPITULO IX.

Descripcion aparente de la tierra descubierta.—Primeros habitantes en ella vistos.—Desembarque de los españoles mandados por el Almirante, y toma formal de posesion en nombre de los reyes de España.—Admiracion natural de los isleños: bondad de su carácter y suavidad de sus costumbres.—Origen probable de los indios de Occidente.—Comunicacion natural entre el antiguo y el nuevo continente.—Historia anticolombiana del Nuevo-Mundo.—Teocallis ó pirámides.—Identidad de leyes, idiomas, religion, organizacion y costumbres.—Términos de comparacion entre los hombres de las islas y los que habitaban la tierra firme.—Diferencia de castas.—Posibilidad de que ninguna analogia existiese entre ambas.

Otro viernes, el segundo notable en esta famosa expedicion, á 12 de octubre de año tan memorable, amaneció al intrépido equipage de aquella flotilla un eden encantado: que tal debió parecer á los ojos escrutadores de nuestros marineros aquella isla que delante tenian, verde como la primavera, fresca como el rocío, y cubierta de árboles tan frondosos como en Europa no habian visto nunca.

A manera que la luz del crepúsculo se levantaba perezosa del ancho mar que la expedicion habia cruzado, la isla iba ofreciendo á la vista mas grandes atractivos, y despertando mayores deseos de poseerla á los cansados navegantes. Con efecto: vieron primero que su circuito no era de escasas dimensiones,

y esto les ofrecia la seguridad apetecida en el desembarque: advirtieron á la vez que era llana y que tenia dilatadas florestas, y á tan bella idea no pudieron menos de fortificar sus creencias respecto á la nueva tierra de promision que iban buscando; y finalmente: cuando el torcedor de la duda comenzaba á exagerar con el temor las cualidades de los habitantes de aquella region desconocida, empezaron á distinguirse sobre la playa algunos hombres, que por la sencillez de su traje no podian ocultar á la razon la inculca sencillez de sus costumbres, puesto que desnudos completamente se presentaron como los primeros habitantes del Paraiso.

Nada, pues, habia que recelar en presencia de tan suave espectáculo: la isla era habitable, ofrecia mas que cómodo delicioso albergue, y el aspecto inofensivo de los naturales convidaba á no perder momento en tocar con la planta la tierra que tantas veces habia fingido la vista, y que en la ocasion en realidad gozaba. En tal estado mandó anclar el Almirante á las tres carabelas, y disponer los botes para ir á tierra en son de conquista, con las armas bien aderezadas y el ánimo dispuesto á las eventualidades de tan grandioso acontecimiento; pero bien pronto hubieron de cambiarse las disposiciones hostiles, puesto que apenas se dirigieron á la playa aquellas lanchas mas relucientes que la luz del sol, cuyos nacientes rayos herian las ferradas armaduras para enseñar á los indios en cada huésped un ente sobrenatural, aquellos dieron en huir para ocultarse en la grata espesura de sus deliciosísimos bosques, y los españoles tomaron tierra sin oposicion ni contratiempo.

El pendon de Castilla y las banderas especiales de la empresa se humillaron ante el Dios de la creacion, á cuya infinita bondad de tantas mercedes eran deudores los expedicionarios en aquel instante sublime, y era de ver como tan osados aventureros regaban con lágrimas de agradecimiento la tierra virgen que pisaban, elevando á la mansion celestial improvisados himnos de sublime reconocimiento (1). Así que los consuelos de la religion hicieron lugar á las especuaciones mundanas, Colon y sus compañeros levantaron del suelo las rodillas, y á la par el pensamiento mas alto que al objeto primitivo de la expedicion cumplia. Con el estandarte real en la mano el famoso Almirante, vestido ricamente de escarlata, desenvainó su espada, y haciendo concurrir á su alrededor á los Pinzones, y á los hombres de guerra que habian desembarcado, tomó posesion de la isla por la corona de Isabel I, ante el escribano de la flota Rodrigo de Escobedo, que autorizó el acto suficientemente para darle una validez tan grande

(1) En las *Tablas cronológicas de los descubrimientos*, década primera, del P. Claudio Clemente, hay una oracion que se dice haberla hecho Colon entonces, y que por orden de los reyes la usaron despues Balboa, Cortés y Pizarro en sus descubrimientos. La tal oracion dice así: *Domine Deus aterne et omnipotens sacro tuo verbo caelum et terram et mare creasti benedicatur et glorificetur nomen tuum, laudetur tua majestas, qua dignata est per humilem seruum tuum, et ejus sacrum nomen agnoscat et pradicetur in hac altera mundi parte.* Irving. *Viages de Colon*: libro IV, capitulo primero.

como cumplía á los sucesivos pacíficos derechos que á aquellas regiones pudo alegar en adelante la nacion española.

Los isleños, que en un principio no habian podido menos de aterrorizarse á la vista de unas naves tan grandes como ellos no habian jamás ideado, y que se movian con especial armonía y facilidad á merced de inmensas alas, que tales se figuraron las velas, aumentándose su pánico al ver los seres que de ellas salian para acometerlos sin duda, cuando observaron que los españoles lejos de perseguirlos se entretenian sobre la playa en ceremonias que ellos no podian comprender, fueron poco á poco desechando sus recelos; y al cabo, venciendo al miedo la curiosidad, se acercaron tanto á sus huéspedes que hasta llegaron á manosearlos, tocándoles las barbas, y admirando la blancura de sus rostros y manos, y la brillantez de sus armaduras. Tomábanles las espadas desnudas por las hojas con tan simple naturalidad que algunos se cortaron las manos: y como á la vez resonase en sus oidos el estampido de los cañones que disparaban las carabelas en accion de gracias al Todopoderoso por la dicha que gozaban, llegaron á creer tan rústicas gentes que los españoles eran aquellos hijos de la bóveda celeste, ó del mundo de cristal que cerraba los horizontes, á cuya voz se agitaban los elementos, retumbaban los truenos y los rayos se lanzaban. Muchos caian de rodillas y alzaban las manos en señal de adoracion á los recién llegados, é infriendo Colon por semejantes señales que habia en ellos algunas ideas oscuras acerca de la divinidad, dió nuevas gracias á Dios por las mercedes que le otorgaba, proporcionándole la dicha de mostrar las verdades del Evangelio y afiliár bajo las banderas de Jesucristo nuevos pueblos y razas enteras.

Quienes fueran ó á qué raza pertenecian aquellos indígenas que así se apartaban de las leyes sagradas, segun la distribucion de los descendientes de Adan consignada en el Génesis, objeto ha sido de larga investigacion y encontrados pareceres. Nosotros no habremos de resolver completamente el problema, porque tal vez al hacerlo dentro de las condiciones naturales tendríamos que atropellar en cierto modo profundas creencias de santos varones, y no nos apartaríamos menos de lo que á las ciencias exactas se debe, si concretándonos á la luz de la religion despreciáramos los profanos resplandores. En cambio extractaremos en lo posible cuanto acerca de la cuestion por doctos escritores se ha dicho, no sin opinar á la vez aquello que, en virtud de encontrados pareceres y mediano criterio, á nuestra razon mejor se adapte.

Partiendo de los sagrados libros, no hay medio posible de acomodar un origen especial á los habitantes de un nuevo mundo, no interpretado en el reparto de la creacion al tiempo de verificarse la dispersion de los hombres; y sin embargo, eran bien desemejantes las circunstancias características de la nueva raza, comparada con los habitantes del mundo conocido. Segun los autores que á la conquista de América asistieron, eran los indios de regular estatura y no desagradable fisonomía, salvo que el color era cobrizo y la cabeza un tanto aplanada con el pelo cerdoso, pero no rizado, la frente ancha, los ojos vivos y

hermosos y la nariz abultada (1). Pero tales diferencias bien podremos atribuir-las á la influencia del clima, siempre que en el curso de nuestra investigacion hallemos probables argumentos con que afirmar la homogeneidad de aquellas dos razas que mutuamente se admiraban.

Hay quien supone, sin copia de argumentos, que en la antigüedad se poblaron las Indias de Occidente á favor de algunas flotas que partieron allá desde el viejo mundo (2); pero no hay mas fundamento en los que tal dicen que el deseo de acertar la verdad sin profundizarla, á fin de no hallarse tal vez en desacuerdo con los libros que la religion ha canonizado. ¿Con qué elementos, si no, contaban los supuestos nautas para engolfarse por el Océano antes de que el imán tuviese en la navegacion el uso á que hoy se acomoda? Mas fácil seria en tal caso suponer que la comunicacion habia tenido efecto por el estrecho de Bering desde los tiempos mas remotos, porque en tal caso no podría amenguarse la razon con los altos quilates de la duda. Es verdad que al acaso pudieran atribuirse, como se atribuyeron, tradiciones hasta hoy conservadas de peligrosísimos viajes llevados á cabo mas por la inclemencia de los vientos que por la intencion de los navegantes; pero tales aventuras, aun cuando se conocieran en Europa á favor de regresos milagrosos, no era fácil repetir-las por los escasos medios con que contaba la ciencia de navegar fuera de cabotage; que una sola cuarta en que el rumbo pudiera variarse sin el uso de la brújula, seria mas que suficiente para engolfar en un mar sin límites el bastimento mejor preparado.

En fabulosos acontecimientos cimentan otros las pruebas que como irrecusables aducen para llegar al conocimiento práctico de las regiones occidentales, antes que las teorías de Colon proporcionaran á las ciencias naturales el mas brillante de sus descubrimientos. Pero, ¿qué fé habremos de dar á las expediciones de las naves Salomónicas respecto al continente americano, donde algunos colocan al célebre Ofir (3), á no ser que aprobemos con toda seguridad la existencia innegable de la famosa Atlántida de Platon, despues de repasar sus particulares circunstancias? Las armadas de los cartagineses Himilcon y Hannon, no dejan de ofrecer á la consideracion alguna puerta por donde pudieran introducirse aquellas creencias, tanto mas teniendo en cuenta lo que Platon nos afirma respecto á la isla cuadrilonga situada en frente de las costas de Africa, como sirviendo de escala á un vasto continente que á la parte mas occidental se dilataba (4). Tampoco dejan de ser notables ciertas especies vertidas por Festo Rufo Avieno, que ha trasmitido á la posteridad algunos fragmentos relativos á aque-

(1) Navarrete, *Coleccion de Viajes*, tomo I. Irving. *Vida y viajes de Colon*. P. Acosta, *Historia Natural*. Herrera, *Décadas de Indias*. Colon (don Fernando), *Historia del Almirante*, etc.

(2) Solorzan, *De Jur. Indiar*, lib. I. Hornius, *De Orig. Americ.* lib. I. Garcilaso, lib. I., capitulo segundo. Torquemada; *Monarq. Indian.* lib. I., capitulo octavo.

(3) Batzolo in *Scolis* sup. Arias Montano, *lib. Phaleg*, capitulo noveno. Bozius *De Signis Ecles.* lib. III., capitulo tercero. Marino, *Arca de Noé*. Pomario, *Lexicon*. Posevino, *Biblioteca*, capitulo quinto, etc.

(4) Platon, in *Timeo* et in *Critias*.

llos viages, y en tal caso bien pudieran desvanecerse las dudas que se amontonan en la investigacion improbable de los primeros pobladores, por mas que á semejantes travesías, mas fáciles de practicar á la vista de tierras que ya no existen, no concedamos tampoco en sentido absoluto la época fija en que debió poblarse el nuevo continente.

Con efecto: todas las probabilidades respecto á la comunicacion mas frecuente de ambos mundos están inclinadas hácia la parte de los antiguos orientales, no solo considerando la mayor facilidad del tránsito, sino tambien en virtud de lo que las leyes naturales y recientes descubrimientos nos enseñan. Apenas tiene doce leguas de estension el estrecho de Bering, que separa el Cabo Oriental del territorio americano: y como el mar intermedio está helado frecuentemente, y ademas en los dias serenos no es bastante la distancia para impedir que la vista alcance la tierra de una parte á otra, ya se deja conocer cuán posible es que arrojados aventureros hayan pasado de uno á otro continente sus naturales investigaciones. Luego, en virtud de las frecuentes alteraciones del globo terráqueo ¿pudiera absolutamente dudarse que en tiempos mas remotos semejante estrecho no existiera, cuando las leyes físicas de la naturaleza se adaptan perfectamente á la ligazon de los cuerpos homogéneos, y por lo tanto que todas las partes de la tierra hoy separadas, hayan formado en los primeros siglos de la creacion un solo continente? Nosotros, lejos de apartar nuestra intencion de semejante hipótesis, queremos robustecerla con la mas completa adhesion que á su sencilla y natural verdad concedemos, porque si así no fuera nos perderiamos en ese mar de congeturas, en que tantos autores han fracasado, con imperdonable ignorancia, cuando no faltan ya copiosos datos con que robustecer nuestras creencias.

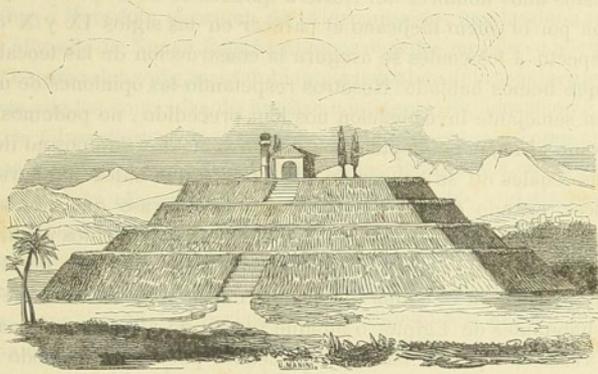
Empezando por los que la naturaleza suministra, harto sabido es que de veinte siglos á esta parte, y aun de treinta, tienen muy escasa importancia las alteraciones acaecidas en el globo terráqueo, si se comparan con las revoluciones que debieron verificarse en los primeros tiempos del mundo; y esta diferencia se funda en la facilidad con que se puede demostrar, segun las leyes físicas, que no habiendo adquirido su solidez todas las materias terrestres, sino por la accion continua de la gravedad y demas funciones naturales que identifican, reuniendo en un solo cuerpo las particulas de la materia, la solidez de la superficie del globo no debió ser tan considerable entonces como despues se ha hecho; y de aquí resulta el corolario de que las mismas causas que en el discurso de muchos siglos no producen ahora sino alteraciones casi imperceptibles, en la antigüedad debieron causar mayores trastornos en muy pocos años. Antes que el estrecho de Bering se hubiese reconocido en el primer tercio del siglo XVIII, creíase generalmente que la América Septentrional, distaba nada mas que cuatrocientas ó quinientas leguas de las costas mas orientales de Tartaria; y á pesar de tan larga travesía, que á la sazón se reputaba harto escasa comparada con los conocimientos anteriores, no faltaron algunos jesuitas y otros mi-

sioneros que aventuraron la especie de que ambos continentes se unian por el Norte. Quizá les inspiraba semejante aserto la circunstancia patente é irrecusable de la direccion que toman ambos mundos para concurrir en un punto dado, puesto que vemos cómo la estension septentrional del antiguo se inclina al Oriente, del propio modo que la América Rusa vá á rematar en el mencionado estrecho de Bering, á 95.º de latitud mas al Occidente que la punta meridional en que está situada la isla del Fuego. Y si por ventura habian observado en uno y otro continente como se debe á muy pequeñas porciones de tierra el que cada cual no esté dividido en otros dos, completamente separados, el antiguo por el Istmo de Suez, y el recién descubierto por el de Panamá, no hay duda que sus opiniones estaban perfectamente cimentadas, y quizá tengan un fondo de verdad que podrá acreditarse con futuros descubrimientos.

Si apartándonos ahora de razonables congeturas buscamos la verdad en sus propias condiciones, habremos de fijar muy particularmente la atencion en innegables fragmentos que sucesivamente se han encontrado en el suelo americano, para acreditar una cultura muy superior á la que hoy conocemos en la mayor parte de aquellas regiones, y larguísimo separada del estado semisalvaje en que las encontraron nuestros descubridores. Harémos cargo en primer lugar de las grandes *teocallis* ó suntuosas pirámides, de tan prodigiosa elevacion alguna de ellas y no desemejante en construccion y materia á las mas famosas del Egipto. Entre todas las que en el territorio de Méjico tuvieron ocasion de admirar los conquistadores, no seria fácil que otras que las de Teotihuacan pudieran mejor servirnos para las comparaciones que habremos de establecer, relativas á la antigua cultura de Oriente, bien que no sean menos conducentes en sus relaciones principales las de Papantla, Cholula y otras que se encuentran derramadas por el Nuevo-Mundo.

Formando un conjunto tan sorprendente como simétrico, se elevan las de Teotihuacan sobre el valle de Méjico, á ocho leguas N. E. de la capital, descollando entre algunas calles de pequeñas pirámides de escasas dimensiones las dos de *Tonatiuh* y *Meztlí*, como si dijéramos del Sol y de la Luna. La primera, que es la mas austral, está cimentada sobre una base de ciento cuarenta y cinco piés de largo, con ciento setenta y uno de elevacion perpendicular: la segunda tiene treinta piés menos de elevacion que aquella, y tampoco su base es tan considerable. Las caras de ambos monumentos están, con 52.º de diferencia, exactamente orientadas de Norte á Sur y de Este á Oeste. Cada pirámide tenia cuatro altos ó cuerpos sucesivos, bien que hoy la mano del tiempo y la incuria de los hombres las tenga desposeidas del que formaba la cúspide de cada una de aquellas montañas artificiales, á las que se subia por escaleras de grandes piedras labradas. Segun las relaciones que han quedado de autores que han visto completos aquellos soberbios templos del Sol y de la Luna, parece que sobre la cúspide de ambos se hallaban colosales estatuas de falsos ídolos cubiertas con láminas de oro: esto por lo que respecta á las de Teotihuacan, pues en la de Te-

nochtitlan , en la de Cholula , cuya descripcion omitimos por la semejanza de todas , y en la de Papantla , se sabe positivamente que descollaban modestos templos como el de Júpiter Belo , que refiere Estrabon en Babilonia , y aborrecidos altares destinados al sacrificio de los hombres (1).



Si en todo lo dicho hasta aquí no hubiéramos alcanzado á probar la grande armonía que existe entre los monumentos americanos y los egipcios , sin duda que la circunstancia del uso igual á que se dedicaban unos y otros , respecto á la sepultura de los hombres distinguidos , acabaria por borrar todo género de recelo . Con efecto : pocos ignoran como en las pirámides de Djyzen y de Sakharah se conservaban algunos restos de régias dinastías que habian ilustrado su nombre , llevando con la guerra la civilizacion de los egipcios á las regiones mas orientales ; ni tan desconocido es al presente el célebre mausóleo cónico de Calisto en la Arcadia , que siendo un verdadero túmulo funerario , servia á la par de base á un templo dedicado á Diana : robusteciendo la relacion que guardan con tan características señales , los célebres monumentos á que el valle de Méjico da paso por el *Camino de los muertos* .

Es verdad que la inmensa distancia que separa ambos pueblos , el egipcio y el mejicano , aun suponiendo que en los primeros tiempos fuese un axioma la

(1) Hernan Cortés , *Sus Cartas* . Bernal Diaz del Castillo , *Conquista de Méjico* . César Cantú , *Historia Universal* . Buffon , *Historia Natural* . Prescott , *Conquista de Méjico* . Humboldt , *Ensayo crítico de nueva España* . Idem , *Vue des coordillères et monumens de l'Amérique* , etc .

sentada hipótesis de un solo continente, fomenta muy graves dudas respecto á la comunicacion que pudiera trasladar y hacer comun la misma cultura; pero enseñándonos la historia cuánto avanzó hasta las costas mas orientales y por el septentrion el invicto Sesostris, mas de catorce siglos antes de Jesucristo, se desvanecen aquellos con las probabilidades de que atravesando algunas gentes el que entonces no existiria estrecho de Bering, se asentasen sobre el territorio que sirvió de fundamento á la americana nacion de los aztecas.

Eran estos unos hombres del Norte á quienes se atribuyen las luces que se derramaron por el suelo mejicano al parecer en los siglos IX y X de nuestra era, y respecto á los cuales se asegura la construccion de las teocallis ó pirámides de que hemos hablado. Nosotros respetando las opiniones de muchos sabios que en semejante investigacion nos han precedido, no podemos menos de extrañar como al bajar del septentrion en tan recientes tiempos no dejaron tras sí parecidas señales de su cultura en los pueblos que antes habitaran durante largas épocas, cuando es una verdad innegable el atraso que en las artes mecánicas, que tan bien poseian aquellos, ostentan los pueblos esquimales aun en nuestros dias. Por otra parte, la razon se resiste á creer que pudieran haber asentado su morada en un clima tan distinto del suyo como era el de los esquimales, los habitantes de Egipto, ó aunque fueran de algunos centenares de leguas mas avanzados por el Asia, y no muchas; pues de otro modo habriamos de prescindir de las comparaciones hasta aquí sentadas y tan fuertemente robustecidas, por mas que en su apoyo no hayamos hecho mencion todavía de otras mil pruebas que corroboran la mútua relacion que existia entre ambos pueblos. Es verdad que las relaciones cronológicas de los sabios comentadores, arqueólogos y naturalistas, están fundadas esclusivamente en geroglíficos y pinturas mal esplicadas por los indígenas al tiempo de la conquista, y tal vez trastornadas despues por malos intérpretes: y nada habria de extraño en que por cualquier accidente se hubieran equivocado algunas fechas.

Por lo demas, la comunicacion habida por el Oriente es un axioma que no pudiera destruirse absolutamente ni aun con los argumentos de la mas refinada lógica; pero no una comunicacion efimera y casual, sino constante y por largos tiempos sostenida, como al parecer lo indican ciertas mezclas que en su lengua, costumbres y organizacion civil y religiosa conservaban los mejicanos al verificarse la invasion de los españoles. La palabra *Perú*, por ejemplo, es hebrea y significa *tierra fértil*, segun afirman autores de conciencia (1), y no falta quien pretende encontrar en el mismo idioma la etimología del nombre propio *Mexico* (2) con no desproporcionada alegoría. Por otra parte el mismo obispo de Avila, conocido vulgarmente por el Tostado, y con él varios autores de reconocido mérito, encuentran y señalan en muchos casos de la construccion

(1) Tostado *Super Genesis*, cap. 40. Garcilaso. *Comm. Reg.* lib. 1.

(2) Fr. Esteban de Salazar, *discurs.* 46.

gramatical grande afinidad de la lengua peruana con la hebrea, asi como identifican á la vez no pocos vocablos con la Asiria (1); y ciertamente no pudiera haberse trasmitido semejante correspondencia por otra parte que próxima al estrecho de Bering no estuyese.

Fuera de la afinidad en ciertos vocablos de ambos idiomas, habíala igualmente en trages y costumbres relativas á los pueblos de Asia. Acosta, Garcilaso y Torquemada, se entretienen en probar como en ciertas partes de las Indias se usaban por los naturales la túnica y las sandalias del pueblo egipcio, y á esta nacion atribuye Herodoto el origen de la circuncision, que tambien se practicaba con los niños de la Nueva España algunos dias despues de su nacimiento (2). Los ritos y ceremonias religiosas tambien participaban del carácter que distingue las primeras edades conocidas de nuestro continente: la adoracion á los idolos, el culto á los falsos dioses y los sacrificios en los altares, asi como el recato de las vírgenes y hasta el fuego sagrado de Vesta, todo existia en las regiones conocidas despues con el nombre de Nueva España, antes que Hernan Cortés y los demas conquistadores las hollasen con su triunfadora planta.

La organizacion civil de los pueblos del nuevo continente, tan armónicamente igual á la que sustentaron en el viejo mundo las diversas naciones que lo dominaron, republicana ó imperial; ya concediendo á la ancianidad el don de la sabiduría como en los tiempos patriarcales, ó bien cediendo el cuidado directivo de los negocios á la eleccion ó á la herencia, lo mismo que en nuestra edad se acostumbra, no deja duda de que ambos mundos conservaban las propias leyes orgánicas, no por tendencia natural de difícil esplicacion, sino por una idea constante de largas relaciones, imposible de rechazar con los argumentos mas bien cimentados.

Ni en los restos de una ciencia mas bien cultivada al parecer en tiempos anteriores, ni en el uso que de la pintura y los geroglíficos hacian los mejicanos, dejaban de asimilarse á las naciones occidentales de nuestro continente. Ellos tenian su almanaque perfectamente comprendido, con sus divisiones lunares y sus signos tan semejantes al de los egipcios, al de los griegos y á los de otras naciones cultas de la antigüedad, que por ellos se deja conocer cuánto fue constante la correspondencia de ambos mundos, y como se introdujo la desavenencia en las costumbres del mas moderno, segun imperaron en el viejo continente las de aquellos pueblos que sucesivamente lo dominaron; observándose esta suposicion tan probable, que hasta se entreveen con ella algunas reminiscencias del cristianismo en antiguas ruinas del Nuevo Mundo, y en la aplicacion científica de sus observaciones astronómicas (3).

(1) Tostado; in loc. dict. cap. II. Bustorf. *Gramat. Hebr.* Fonseca, *De vita Christ.* Torquemada, lib. VI.

(2) Herodoto, lib. II. Garcil. ut supra.

(3) Humbolt, en su *Atlas general*, y en su obra mas reciente titulada: *Vista de las cordilleras y monumentos célebres de América*, particularmente al hablar de las ruinas de Palenque y del calendario de los mejicanos.

No por lo dicho hasta aquí pretendemos destruir las relaciones que una erudición mas moderna atribuye á los pueblos de la América Septentrional con los europeos de la Escandinavia en los siglos IX y X de nuestra era; porque si bien á estos no pudieran en buena razon atribuirse en todo ni en parte los monumentos y las ciencias de los mejicanos, porque su cultura estaba muy distante de la que en Nueva España ya entonces habia, tampoco hay para que despojar á nuestros normandos de la verdad de unos viajes que ni sus glorias aumentan ni multiplican su fama, sin embargo de la importancia que tratan de atribuirles sus modernos comentadores. Referímonos al voluminoso libro que en diversos idiomas ha publicado muy recientemente en Copenhague, con el título de *Antiquitates Americanae*, una *Sociedad de Anticuarios del Norte*, tratando de probar, y sin duda consiguiéndolo, como en la época aludida algunos aventureros, impelidos por la tempestad, aportaron á las regiones mas septentrionales de América, haciendo escala en Islandia y Groenlandia. Semejantes viajes tuvieron tan pocos resultados en el mundo de las ciencias geográficas y naturales que llegaron á perderse por completo, hasta que la mas esquisita investigacion, en el siglo estudioso que atravesamos, desenterró los escasos recuerdos que de ellos quedaron; no para arrebatár á mas recientes hechos una gloria imperecedera, como al parecer en la citada obra se pretende, sino para convencernos mas y mas de la facilidad con que por las regiones introducidas dentro del círculo polar era fácil al acaso la comunicacion de ambos continentes. A esto y nada mas pudieran llegar nuestras concesiones respecto á un acontecimiento tan inesperado, y no despues repetido mas que vagamente, segun las memorias de los *Anticuarios*; pero clamando siempre contra las pretensiones de aquellos que por un suceso tan somero y trivial atentan á la inmensa fama de Colon, tratando de que se desvanezca la novedad de su descubrimiento.

Pues qué, ¿tienen igual importancia en la esfera de la sana razon los acontecimientos debidos al acaso y los que se verifican por medio de la mas brillante combinacion de todas las ciencias exactas? Luego si hemos de apreciar al sabio y juicioso Malte-Brun (1), que se hizo cargo especialmente de algunas memorias de las publicadas, los antiguos dinamarqueses ó escandinavos aportados á América no descendieron por la costa oriental de las tierras septentrionales mas que hasta el estrecho de Belle-Isle, al menos en sus averiguados viajes, por mas que los *Anticuarios*, sus comentadores, pretendan sin datos comprobantes hacerlos llegar hasta la altura de la Florida, es decir, hasta los 30.º de latitud N.

Si como parece del resumen de los trabajos compendiados en una ingeniosa memoria escrita por Cárlos Cristiano Rafn, secretario de la *Sociedad de Anticuarios*, los viajes de los escandinavos fijaron la atencion de los coetáneos, y se reprodujeron hasta colonizar alguna parte de la América septentrional todavia

(1) *Geografia Universat.*

concederemos alguna influencia á sus costumbres, respecto á las que en ciertos usos militares tenian los mejicanos cuando la época de la conquista: que bien fácil es la comunicacion insensible de distintas razas cuando en un mismo continente se juntan al acaso; mas no por eso concedemos que ellos fueran los Aztecas del siglo IX, que, como se supone por algunos, descendieron del Septentrion á civilizar por entonces la mayor parte del Nuevo-Mundo.

Nosotros no nos obstinamos, á pesar de lo dicho, en negar la hipótesis de los *Anticuarios* del Norte respecto á la estension que desean dar en las citadas memorias á los viajes de sus nautas de la edad media; porque si bien se mira, la historia anti-colombiana del Nuevo-Mundo, no será extraño que sin ser los escandinavos los Aztecas á que la tradicion geroglífica de Méjico se refiere, hubiesen descendido á la par mezcladas las razas; ó mejor: que tuviese otro nombre y fuese mas antigua, como es de creer, la que con su aparicion en lo mas meridional de la América del Norte, sembró aquellos campos de suntuosos monumentos, é ilustró aquellos pueblos con la cultura de mas remotas edades. Ni de otra manera pudiera victoriosamente explicarse la mezcla que en la historia aprendemos de tan diferentes costumbres, tan apartadas épocas y tan opuestas religiones como en el nuevo continente á la par se sustentaban: no siendo fácil suponer que de otra parte que del Nor-Oeste de Europa, se trasmitiese allí la cruz latina que se ostentaba en las recién descubiertas ruinas de Palenque, ni mucho menos la ciencia del blason, que teniendo su origen en los tiempos primitivos de la edad media, se adivinaba al parecer en el escudo de armas que, segun los historiadores de las cosas de América, habia sobre la puerta principal del palacio de Motezuma (1).

Aun despues de lo dicho respecto al origen posible de aquellas gentes que en las Indias Occidentales habitaban cuando á ellas aportaron nuestros atrevidos nautas, nos consume la duda que tenemos respecto á si serian de la propia familia los que en las islas Lucayas tanta estrañeza estaban manifestando del aspecto, traje, armas, naves y ceremonias de los expedicionarios en el acto de tomar posesion de las primeras tierras que del Nuevo-Mundo pisaron. Y semejante duda, que debiera desvanecerse á la sola idea de la proximidad de aquellas islas á la tierra firme, se acrecienta tanto mas, cuanto menor es la relacion que en sus costumbres guardaban los isleños encontrados en un estado de originaria sencillez, respecto á los indígenas que en el continente habitaban. Es verdad que fuera muy fácil suponer una catástrofe ocurrida en las condiciones materiales del globo por aquella parte, para creer que habiéndose aislado todas las porciones de tierra que forman las Lucayas, las Antillas etc., la cultura degenerase en esta, y el estado de la naturaleza llegara por fin á sustituir, en toda su rusticidad, á otras edades y á otras gentes mas ilustradas. Pero ¿se encuentran por

(1) Bernal Diez del Castillo, *Conquista de Méjico*. Solis, idem, etc.

ventura en las islas iguales restos de pasada civilización á los que se hallaron en el continente? Seguramente que no; y por lo tanto, la razon natural aparta el pensamiento de toda idea que tienda á identificar aquellas distintas fracciones de la especie humana.

Mas que difícil, encontramos peligrosa la aclaracion de este problema, que en otras condiciones pudiera resolverse con una verdad natural y harto convincente por lo que se aparta de inveteradas preocupaciones, robusteciéndose mas y mas la idea que omitimos en el momento en que para apoyarla hubiéramos de citar el ejemplo indestructible de las islas habitadas que mas recientemente se han descubierto enclavadas en el centro del grande Océano, á muy considerables distancias de toda la tierra firme, por la que pudiera atribuirse la propagacion de nuestra especie.

