

LAS NAVES DEL DESCUBRIMIENTO

Por F. J. HERMIDA SUAREZ

¿Dónde van?... ¿Quién las guía
por esa vasta llanura,
insondable sepultura
del sol al morir el día?
¿Quién las lleva por la vía
ignota del mar del Atlante?
¿Quién las hace navegar?
¿Es un loco o es un gigante?

Anónimo

No cabe la menor duda que las tres embarcaciones colombinas eran carabelas. *Redonda* la capitana, la *Santa María*, y *latinas* la *Pinta* y la *Niña*. El que Colón llame repetidas veces «nao» a la *Santa María* y sólo dos o tres «carabela», seguramente fue debido a que se trataba de la nave almirante, pero no porque respondiera a un modelo de navío especial.

Por aquellos tiempos existían dos tipos de carabelas: la llamada *redonda*, que se construía en el Norte, y la conocida por *latina*, de origen portugués que los lusos copiaron de los *cárabos* morunos y adaptaron para los viajes de altura. Más tarde copiaron el modelo los onubenses y aún parece ser que lo perfeccionaron, que son las que se conocieron por *carabelas andaluzas*, como lo fueron la *Pinta* y la *Niña*. El comandante luso Quirino de Fonseca descubrió los nombres de ciento ochenta y tres carabelas portuguesas construidas entre los años 1453 y 1669, dándose la coincidencia de que la primera de ellas había sido bautizada con el nombre de *Santa María de Nazaret*.

Ambos modelos de carabelas se diferencian notablemente por su velamen, casco y otras características en su obra muerta. La carabela *redonda*, que podía tener dos, tres y hasta cuatro palos, llevaba velas cuadradas, contaba con alcázar en su popa, toldillas y toldas. Su aparejo consistía en una vela cuadra sobre el bauprés —aún no se había inventa-



Una de las fachadas de lo que queda de la casa-palacio de los Duques de Medina Celi en el Puerto de Santa María (Cádiz), donde estuvo alojado Cristóbal Colón cerca de tres años, desde 1484 a 1486, y no en el castillo de San Marcos, como mucha gente cree.

do el *foque*—, llamada *cebadera*; en el trinquete, una vela de trinquete, cuadra; en el mayor, otra gran vela cuadra con una gavia encima, y el palo de mesana una vela latina, la de *orza*. Esta distribución de velamen permitía afrontar el mal tiempo y, gracias a ese progreso en el aparejo, el hombre iba a poder lanzarse a alta mar y aventurarse en la conquista de un mundo desconocido.

Las carabelas *latinas*, de velamen triangular, eran muy idóneas para barlomar; sin embargo, resultaban un tanto peligrosas cuando afrontaban vientos largos, por lo que en La Gomera (Canarias) a la *Pinta* le cambiaron las velas latinas del palo mayor y del trinquete por otras

cuadras, dejándole en el de mesana la original latina por creerla muy útil para navegar en bolina, es decir, contra el viento. Lo que ignoramos es el porqué a la *Niña* no se le hizo el mismo cambio y emprendió la gran aventura con sus dos velas latinas (esta carabela sólo contaba con dos palos). Este tipo de embarcaciones carecían de cubierta y, por consiguiente, de alcázar de popa, pero eran muy marineras.

La diferencia que existe entre una carabela y una «nao», es notable. La *nao* hace su aparición a finales del siglo XV y era de alto bordo y de un tonelaje aproximado a las 600 Tm. ; contaba con alcázar y castillo y se construían según la fórmula *as, dos, tres*, esto es, *uno* de manga, *dos* de quilla y *tres* de eslora. Arbolaban cuatro palos: bauprés, trinquete, mayor y mesana, portando los tres primeros velas cuadras o redondas y el cuarto una vela latina, por lo que su aparejo era muy similar al de las carabelas *redondas*; sin embargo, las *naos* eran naves demasiado panzudas y poco marineras, más bien destinadas a la carga.

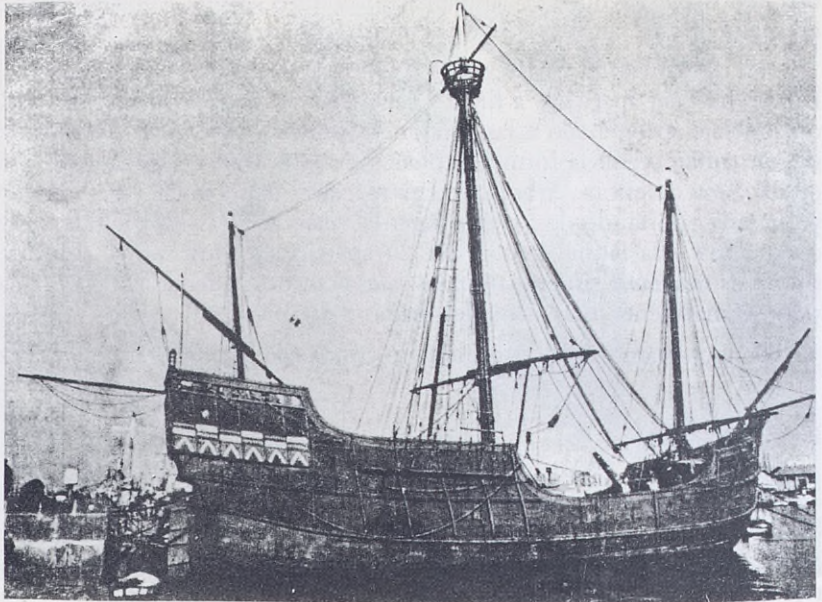
Y ahora vamos a hacer un somero estudio de las carabelas colombinas.

La Santa María

Esta carabela, en la que iba Colón como almirante de la flotilla, bien puede presentarse como la remota antepasada de los veleros de tres palos. Su aparejo ya lo conocemos y, no cabe la menor duda, fue la más reproducida en maquetas y al natural de las tres que partieron de Palos un viernes 3 de agosto de 1492 hacia lo desconocido para la tripulación de las naves, pero no tanto para Colón. Sobre el arqueo de la *Santa María* hay encontradas opiniones, pues mientras unos aseguran que tenía 100 Tm., otros rompen lanzas por un tonelaje de 150, si bien en la primera reproducción —hipotética naturalmente—, se le dio un arqueo de 127 Tm., una eslora de 22,6 m. y una manga de 7,70 m.

Es requetesabido que la *Santa María* era propiedad del piloto y cartógrafo Juan de la Cosa, llamado también en algunos documentos oficiales Juan *el Vizcaino*, como en la pesquisa hecha contra Alonso de Ojeda con motivo de la expedición que zarpó del Puerto de Santa María el 18 de mayo de 1499, en la que entre otros testigos declara uno que dijo llamarse Juan Velázquez y que dijo textualmente que «el piloto principal era Juan Vizcaino, vecino del Puerto de Santa María»¹ Colón

¹ DUQUESA DE BERWEL Y DE ALBA: *Autógrafos de Cristóbal Colón y papel de América*, Madrid 1892, pág. 25.

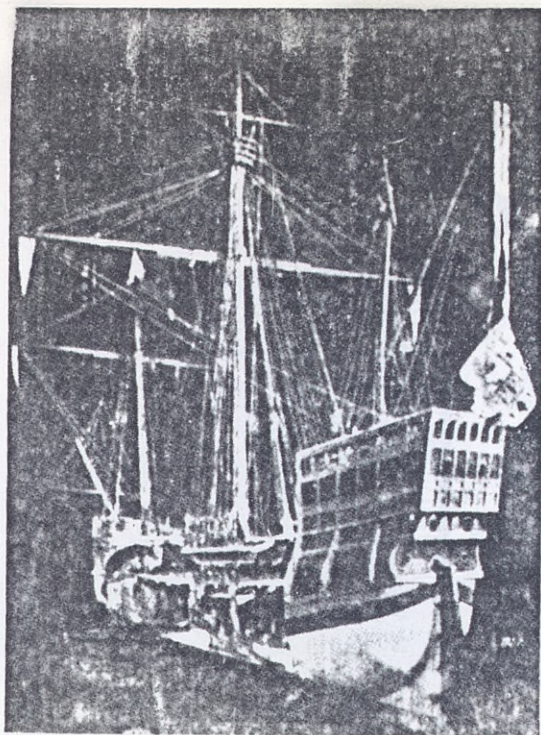


La carabela *Santa María* reconstruida en 1951,
 hoy fondeada en el puerto de Barcelona como museo flotante.

conoció a Juan de la Cosa en el Puerto durante su primera estancia en la villa ducal protegido por don Luis de la Cerda, y ya firmadas las Capitulaciones de Santa Fe (17 de abril de 1492) regresó al Puerto y fletó la *Santa María* que entonces se llamaba *Marie Galanta*, aunque hay historiadores que dicen que su «primitivo nombre era *La Gallega* porque se había construido en Galicia». Aquí se observa una confusión. En Neda, partido judicial de El Ferrol (La Coruña) existieron desde el año mil doscientos y tantos unas atarazanas propiedad del Sr. de Narahío don Gonzalo Piñeyro, donde bien Juan de la Cosa pudo mandar construir una o más carabelas, bautizando una de ellas con el nombre de *La Gallega*, porque hay que tener presente que De la Cosa no sólo hacía el comercio entre puertos del Norte, Andalucía y Guinea,



El único dibujo contemporáneo de la "Santa María" apareció en la edición latina de la carta dirigida por Colón a Gabriel Sánchez, en la que le comunicaba el descubrimiento de las nuevas islas, y que fue traducida por el también español Cosco (Roma, 1493).



Reconstrucción de la *Santa María*
para la Exposición Iberoamericana de Sevilla (1929).
Obsérvese el gran alcázar de popa,
más propio de una nao del siglo XVI
que de una carabela del siglo XV.

sino también con otros europeos como Hamburgo, Colonia, Brema, Lubeck, Hannover, etc., pues pertenecía a la HANSA o Liga Hanseática, asociación de marinos creada hacia 1300 para protegerse de los piratas vikingos, que agrupaba o confederaba todas las ciudades de las costas bálticas, por lo que es muy posible que alguna de sus embarcaciones —parece ser que fueron cuatro— se llamara *La Gallega*; pero la *Marie Galante* fue la que se llamaría *Santa María*, con base en el Puerto donde Juan el Vizcaino tenía casa propia a poca distancia del castillo de

*San Marcos*². Lo mismo podemos leer en la *Historia General de las Indias* de fray Bartolomé de las Casas: «Bastida se concertó con algunos, y en especial con Juan de la Cosa, vizcaino...». Por vizcaino también tuvo a Juan de la Cosa el barón alemán Federico Enrique Alejandro de Humboldt en su voluminosa y erudita obra escrita en francés y titulada *Voyage aux Régions Equinoxiales du Nouveau Continent* (1799-1804). El mismo P. Las Casas, hablando sobre la expedición de Ojeda, a la que ya nos hemos referido, dice: «Trabajó (Ojeda) en llevarse en su compañía todas las personas que pudo, marineros que más de las navegaciones de esta tierra sabían, que no eran otros que los que habían venido con el almirante (Colón). Estos fueron los principales en aquel tiempo; uno de ellos Juan de la Cosa, vizcaino, que vino con el almirante cuando descubrió esta isla (la Española), y después fue también con él al descubrimiento de Cuba y Jamaica»³. También lo afirma Segundo Izpizua en su obra *Los vascos en el descubrimiento de América* y en una carta que con fecha 7 de noviembre de 1913 dirigió al presidente del Centro de la Unión Ibero-Americana en Vizcaya, don Julio de Lazúrtegui⁴.

Conviene hacer hincapié en esto para demostrar más tarde que buena parte de la dotación de la carabela *Santa María* la formaban vascos. El mismo Colón lo escribe en su diario al referirse a la pérdida de la *Santa María*, de la que se culpa a Juan de la Cosa por negligencia: «Si no fuera por la traición del maestre (se refiere a De la Cosa) y de la gente que eran todos o los más de su tierra...» El marqués de Lozoya en su *Historia de España*, dice: «Lo ocurrido en la Española en ausencia de Colón es y será siempre un misterio. Parece que el pequeño grupo de españoles, cobijados en una fortaleza de tablas y separados de su patria por el océano, fue presa del terrible mal español de la división y de la indisciplina. Se dividieron en dos bandos, integrado uno de ellos por los vizcainos...»⁵ Indudablemente que los tripulantes de la carabela almirante, como dice Colón, *eran todos o los más de su tierra*, de la de Juan de la Cosa, es decir, vascos.

La *Santa María* no era tan marinera como la *Pinta* y la *Niña*, lo que molestó bastante a Colón; pero era la más cómoda de las tres embarcaciones pues contaba con alcázar de popa, donde tuvo su cámara

² Ricardo MAJO FRAMIS: *Alonso de Ojeda*. Ediciones de Crémille. Génova, 1972.

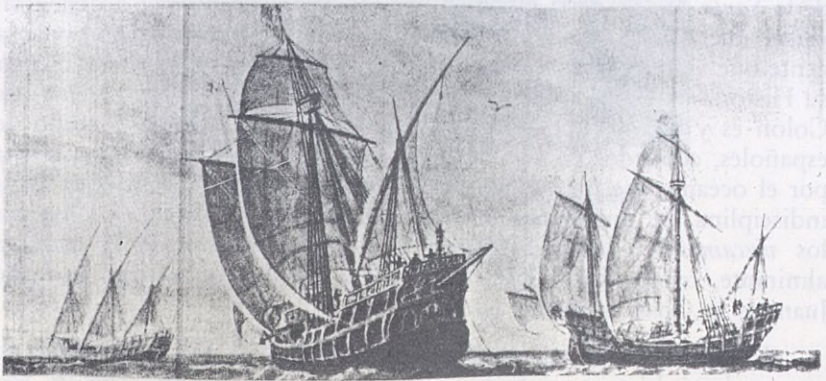
³ P. DE LAS CASAS: *Historia General de las Indias*. Libro 1.º cap. CXL.

⁴ Segundo IZPIZUA: *Los vascos en el descubrimiento de América*, Vls. I y III, *Pro Patria! Memoria comprensiva de los años 1913-17*. Imp. Vda. e Hijos de Grijelmo. Bilbao 1917.

⁵ MARQUES DE LOZOYA: *Historia de España*. Tm. 3.º pág. 248.

el almirante; la oficialidad dormía bajo las toldas y la marinería sobre cubierta.

La *Santa María* se perdió en un banco de arena en la bahía de Acul en la noche del 24 al 25 de diciembre de 1492. Colón culpó de esa pérdida a Juan de la Cosa; mas parece ser, según Lozoya, que el único culpable fue un grumete al cual se le había confiado el gobernarle. Bien puede ser así, porque no hay explicación para que al cabo de dos años los Reyes Católicos le compensasen de la pérdida de su nave en una R. C. que dice así: «Don Fernando e Doña Isabel... por facer bien e merced a vos Johan de la Cosa vecino de Santa María del Puerto acatando algunos buenos servicios que nos habedes fecho e esperamos que nos faredes de aquí adelante especialmente porque en nuestro servicio e nuestro mandato fuistes por maestre de una nao vuestra a las mares del océano donde en aquel viaje fueron descubiertas las tierras e islas de la parte de las Indias e vos perdistes la dicha nao...», *le autorizan a sacar de la ciudad de Jerez de la Frontera doscientos cahices de trigo y negociar con ellos a su conveniencia*⁶. ¿Iban a compensarle los monarcas castellanos por la pérdida de su nave siendo él el culpable del hecho?



Niña

Santa María

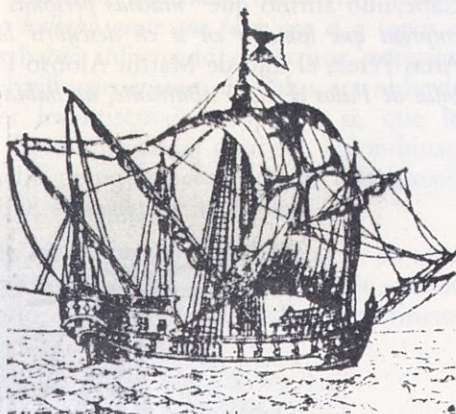
Pinta

Fotocopia de una fotografía de una pintura de Monleón existente en el Museo Naval de Madrid.

⁶ *Cabíz*, medida agraria equivalente a 12 fanegas ó 666 litros de Castilla.



Carabela latina
como la *Pinta* y la *Niña*.

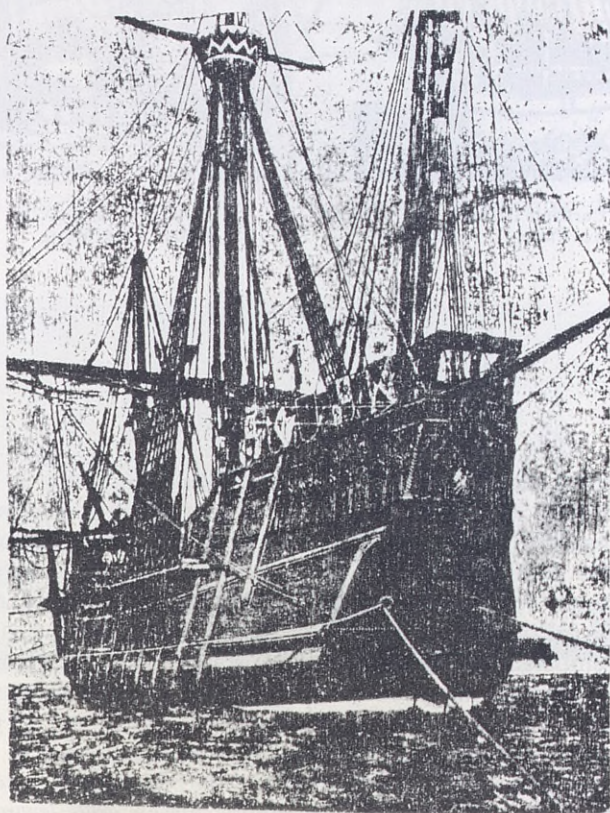


Carabela redonda
como la *Santa María*.

La *Pinta*

Propiedad del vecino de Palos Cristóbal Quintero, se ignora si Colón la alquiló o la incautó en virtud de una orden que portaba por la que se obligaba a los vecinos a entregar dos carabelas «como castigo por cosas fechas e cometidas por vosotros en deservicio nuestro de los Reyes... fuisteis condenados a que fueseres obligados a Nos servir donde meses (sic) con dos carabelas de armada...» Esto nos hace pensar que la *Pinta* fue embargada a su dueño por Colón. Y si a esto añadimos que Cristóbal Quintero iba a bordo de su nave a regañadientes y hasta incluso llegó a acusársele de romper intencionadamente el gobernalle durante la travesía de Palos a Canarias, cabe pensar que la *Pinta* fue *requisada*, como diríamos en nuestros días. No es cierto que los vecinos de Palos de la Frontera ni los mogueereños fuesen *gente levantisca*; eran unos hombres que tenían sus leyes marítimas y costumbres peculiares, propiamente suyas y con todas sus iniciativas y fuerzas aunadas bajo una idea directriz y armónica. Lo que pasó es que el escepticismo de

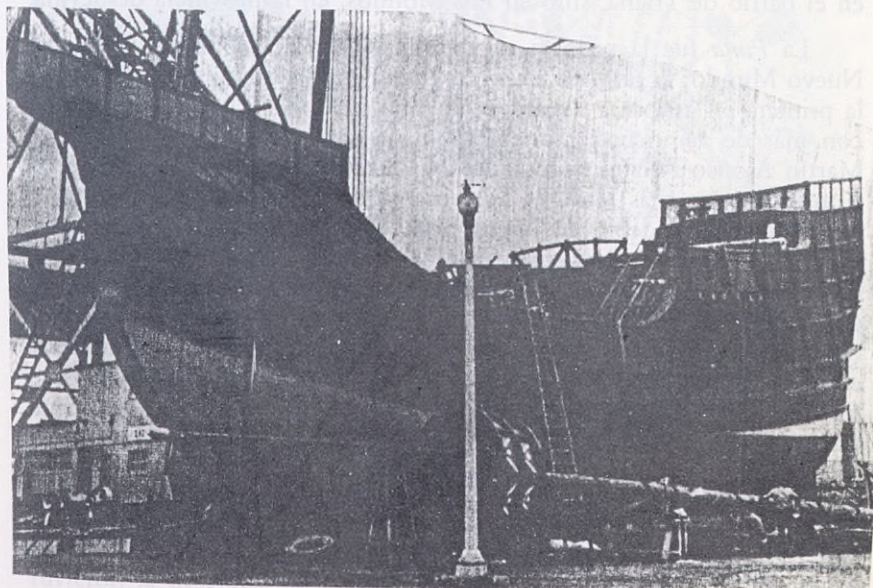
aquellas gentes era como para ahogar las aspiraciones del nuevo almirante, como así se desprende de las declaraciones de varios vecinos, que recopila el historiador ya citado marqués de Lozoya: «Juan Rodríguez Cabezudo afirmó que *“muchas personas hacían burla del almirante e de la empresa que tomaba en ir en descubrir las dichas Indias e se reían dello”*. Arias Pérez, el hijo de Martín Alonso Pinzón, declaró que *“venido en esta villa de Palos el dicho almirante, no había hombre ninguno que osase ir en su*



Reproducción de la carabela *Santa Maria* hecha en 1893 para el IV Centenario del descubrimiento de América.

compañía; NI MENOS QUE QUISIERE DAR SUS NAVIOS, Alonso Belez o Vélez, nos da la razón de este retraimiento. No se trataba de navegar hacia un punto concreto, sino en lanzarse a la aventura, por mares desconocidos en busca de unas islas que nadie había visto y *como la tierra no era oída ni sabida, no hallaba gente que fuese con él a seguir el dicho viaje*. ¿En que fuentes se habrá informado el escritor mejicano Carlos Pereyra para decir que «el villorrio costero de Palos era nido de navegantes intrépidos y a veces levantiscos»? Intrépidos, sí, que lo demostraron antes de la partida de su villa de las carabelas colombinas, en el descubrimiento y aún mucho después; pero nada de levantiscos, tenían sus leyes tácitas por las que se regían, y nada más.

Esta carabela iba al mando de Martín Alonso Pinzón, el *alma parens* de la expedición y sin cuya colaboración es hasta posible que no llegase a realizarse, y su propietario iba a bordo como simple marinero,



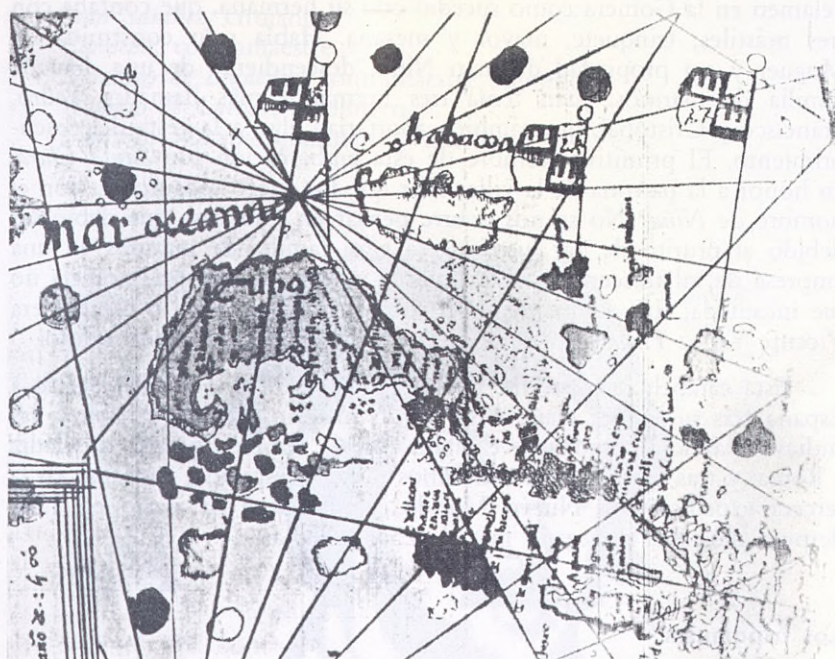
Reproducción de la *Santa María* construida en Barcelona por encargo del Gobierno Venezolano. Febrero de 1968.

lo cual no deja de ser un poco extraño. El tonelaje de la *Pinta*⁷ posiblemente no pasase de las 60 Tm.; pero era muy velera, tanto así que Colón estaba molesto porque navegaba siempre en vanguardia, y su enfado llegó a los límites en las horas tensas del 10 al 12 de octubre, y fue la primera de las tres naves en descubrir tierra americana, la hoy llamada isla de Watlinge, en las Lucayas, que los indígenas denominaban Guanahaní y que Colón rebautizó con el nombre de San Salvador.

Y al llegar aquí, ya es hora de romper con un mito: el de *Rodrigo de Triana*. Ni fue la *Santa María* la primera en ver tierra, ni de su cofa salió la voz de ese fatasmal Rodrigo de Triana para anunciarla. El primero en ver la costa de la isla de Guanahaní fue un marinero llamado Juan Rodríguez Bermejo y lo hizo desde la proa de la *Pinta*, por la simple razón que ni esa carabela ni la *Niña* llevaban cofas en sus palos, sólo la llevaba la *Santa María*, detalle que puede observarse en las maquetas que de las dos carabelas latinas existen en el Museo Marítimo de Barcelona. ¿Quién sería el que inventó a ese *legendario Rodrigo de Triana*? Además, el Juan Rodríguez Bermejo no había nacido ni vivido en el barrio de Triana, sino en Los Molinos, en la provincia de Sevilla.

La *Pinta* fue la primera en todo: La primera en divisar tierra del Nuevo Mundo; la primera en echar anclas en la Española (hoy Haití), y la primera en arribar a España, a Bayona de Galicia, la vieja Abobinga, con más de veinticuatro horas de antelación en llegar Colón a Palos. Martín Alonso Pinzón llegó a España muy enfermo del terrible morbo y murió meses más tarde en el monasterio de la Rábida. A él, ya lo hemos dicho, se debió en buena parte el descubrimiento de América, pues él fue quien convenció a esos *levantiscos* marineros de Palos. Cuentan los testigos que los animaba con palabras como éstas: «Amigos, andad acá; ios con nosotros esta jornada, que habemos de descubrir tierra con la ayuda de Dios, que según fama, habemos de fallar casas con tejas de oro, e todos vernéis ricos e de buena ventura». Colón, con todas las RR. CC. que llevaba en su faltriquera no lo hubiese conseguido; podría, eso sí, incautar dos o más carabelas; pero ¿de dónde sacar las tripulaciones? Alonso Pinzón le solventó el problema al poner a disposición del reciente almirante su enorme crédito y su gran experiencia del mar. Sin embargo Colón y sus hijos odiaron cordialmente a quien les allanó todas las dificultades. De Fernando, el hijo de Colón,

⁷ El tonelaje de un barco en 1492 era la capacidad cúbica en toneles de vino. Lo que cargaba un barco bajo su cubierta se expresaba en *tonel* o *toneladas*, equivalente a dos *pipas*, es decir, a 968 litros, casi una tonelada.



Cartas como ésta eran las que se utilizaban para navegar por la "estima".

arranca la leyenda que supone que el gran piloto palemo «murió de despecho porque los reyes le obligaron a agregarse como figura secundaria al séquito de Colón», y es que el almirante, sus hermanos e hijos tuvieron la desgracia de enemistarse con todos aquellos que les prestaron su mayor colaboración. Riñó con Martín Alonso Pinzón, con Juan de la Cosa, con Alonso de Ojeda y con otros muchos más. Y no riñó con P. Las Casas porque el buen dominico no se cansó de sublimar al almirante de la Mar Océano.

La Niña

Esta carabela, de las mismas características que la *Pinta*, pero sólo de dos palos —mayor y mesana—, quizá debido a eso no le cambiasen el velamen en la Gomera como sucedió con su hermana, que contaba con tres mástiles; trinquete, mayor y mesana. Había sido construida en Moguer y era propiedad de Juan Niño, descendiente de una dilatada familia de marinos. Juan tenía tres hermanos más llamados Pedro, Francisco y Cristóbal, que también aportarían algo a la gesta del descubrimiento. El primitivo nombre de esta embarcación fue *Santa Clara*, en honor a la patrona de la villa. ¿Por qué fue luego rebautizada con el nombre de *Niña*? No se nos ocurre pensar en otra cosa que debió ser debido al prurito de dar lustre a esa gran familia de marinos en una empresa de tal trascendencia. Lo que sí se sabe es que esa carabela no fue incautada, sino contratada con su dueño. Su maestre o capitán era Vicente Yáñez Pinzón y su propietario iba embarcado como piloto.

Esta carabela siempre fue del agrado de Colón y en ella regresó a España tras su primer viaje. A su bordo hizo su segundo periplo a las Indias llevándola como nave capitana (1496); también navegó de Cádiz a Roma, y tras caer en manos de unos piratas, rescatada, participó en la tercera expedición al Nuevo Mundo, perdiéndose su rastro en 1501 después de haber navegado más de 25.000 millas.

Los tripulantes

Según la investigadora norteamericana Alice B. Gould Quincy, la tripulación de las tres carabelas era la siguiente: Treinta hombres en la *Santa María*, veintiséis en la *Pinta* y veintidós en la *Niña*, relación ésta que no concuerda con la que nos ofrece el P. Las Casas, que dice fueron noventa, ni con la que da Fernández de Oviedo, que asegura fueron ciento veinte, que parece ser la cifra más acertada contando en ella médicos, escribanos, alguaciles, veedores etc., etc... La relación que cita la investigadora miss Alice es la siguiente:

Dotación de la Santa María

Cristóbal Colón, almirante de la flota
Juan de la Cosa, maestre y propietario
Peralonso Niño, piloto
Diego Harana, alguacil de la Armada

Rodrigo de Escobedo, secretario de la flota
Pedro Gutiérrez, repostero de los estrados del Rey
Rodrigo Sánchez de Segovia, veedor real
Luis Torres (judío converso) intérprete
Juan Sánchez, cirujano
Chanchu, contraмаestre
Domingo de Lequeitio, contraмаestre segundo
Antonio de Cuéllar, carpintero
Domingo Vizcaino, marinero y tonelero



Hipotético retrato de Juan de la Cosa,
según aparece en el mapa que trazó
en el Puerto de Santa María en el año 1500.

Lope, marinero y calafate
Juan de Medina, marinero y sastre
Diego Pérez, marinero y pintor
Bartolomé Vives, marinero
Alonso Clavijo, marinero
Gonzalo Franco, minero (sic)
Juan Martínez de Asoque, marinero
Juan de Moguer, marinero
Juan de la Plasa, marinero
Juan Ruiz de la Peña, marinero
Bartolomé Torres, marinero
Juan de Xerez, marinero
Pedro Yzquierdo Lópe, marinero
Cristóbal Caro, platero y grumete
Diego Bermúdez, grumete
Alonso Chocero, grumete
Rodrigo Gallego, grumete
Diego Leal, grumete
Pedro de Lepe, grumete
Jácomme el Rico (genovés), grumete
Martín de Urtubi, grumete
Andrés Yevenses, grumete
Juan, grumete
Pedro Torreros, camarero del capitán
Pedro de Salcedo, paje del capitán

Dotación de la Pinta

Martín Alonso Pinzón, capitán
Cristóbal Quintero, propietario (con plaza de marinero)
Francisco Martín Pinzón, maestre
Cristóbal García Sarmiento, piloto
Juan Reynal, alguacil
Maestre Diego, cirujano y boticario
García Fernández, dispensero
Juan Quintero de Algruta, contra maestre
Antón Calabrés, marinero
Alvaro Pérez, marinero
Gil o Gutiérrez Pérez, marinero
Diego Martínez Pinzón, marinero
Sancho de la Rama, marinero
Gómez Rascón, marinero

Juan Rodríguez Bermejo, marinero (el conocido por «Rodrigo de Triana»)
 Juan Vesano, marinero, veneciano
 Juan Verde de Triana, marinero
 Pedro Arcos, grumete
 Juan Arias, grumete
 Fernando Mendel, grumete
 Francisco Mendel, grumete
 Alonso de Palos, grumete
 Juan Quadrado, grumete
 Pedro Tagero, grumete
 Bernal, grumete y criado del capitán

Dotación de la Niña

Vicente Yáñez Pinzón, capitán
 Juan Niño, propietario y maestre
 Sancho Ruiz de Gama, piloto
Maestro Alonso, cirujano
Diego Lorenzo, despensero
 Bartolomé García, contra maestre
Alonso de Morales, carpintero
 Juan Arráez, marinero
 Pedro Arráez, marinero
 Rui García, marinero
 Rodrigo Monge, marinero
 Bartolomé Roldán, marinero
 Juan Romero, marinero
 Pedro Sánchez de Montilla, marinero
 Pedro de Villa, marinero
 García Alonso, grumete
Andrés de Huelva, grumete
Francisco de Huelva, grumete
 Francisco Niño, grumete
 Pedro de Soria, grumete
 Fernando de Triana, grumete
 Miguel de Soria, grumete y criado del capitán.

(Los nombres en letra bastardilla corresponden a los que se quedaron en La Española, que según la investigadora Alicia B. Gould fueron veintiuno, cuando lo más seguro es que fuesen treinta y nueve).

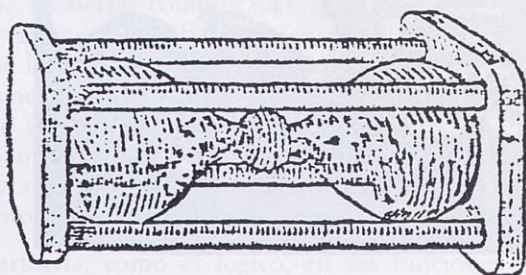
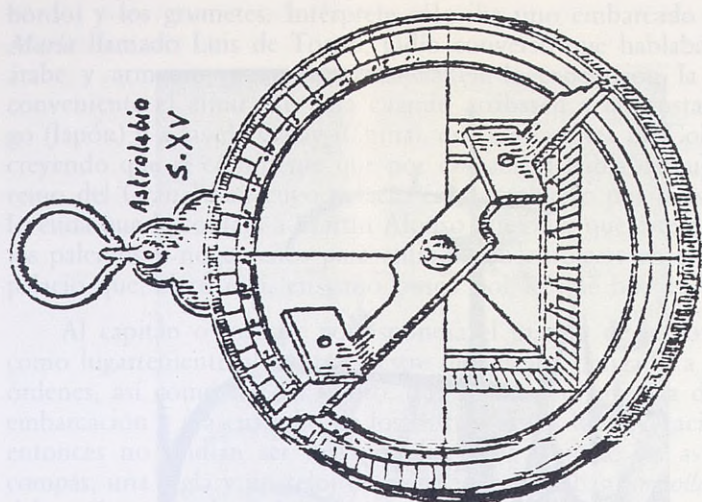
Claro está que estos roles son incompletos pues parece ser que faltan los nombres de unos treinta o treinta y tres tripulantes más, pues Colón, incomprensiblemente y no se sabe por qué razones, nunca dio a conocer el número exacto de los que le acompañaron en la aventura, ni mucho menos los nombres de los mismos, como tampoco nunca dijo de dónde era natural, cuyo misterio bien pudiese estar escondido en esas siglas que acompañan a muchos de sus escritos y que hasta la fecha nadie ha podido descifrar:

. S .
 . S . AS
 XMY
 : X pº FERNES . /

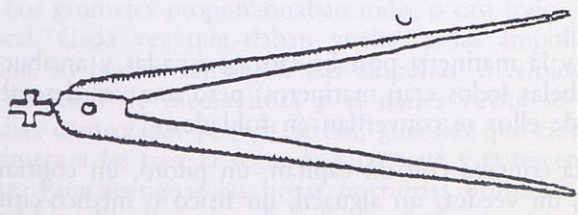
Nótese que las dos primeras «eses» están entre dos puntos, no así la tercera que sigue a la «a», y la última «ese» está seguida de otro punto. ¿Qué significado podrán tener esas letras cabalísticas? ¿Por eso algunos historiadores creen que Colón era judío? Los anagramas, las transposiciones de letras y combinaciones de las mismas era muy peculiar de los hebreos, lo que llamaban *cábala*, tradición. Mas como no es nuestra intención hurgar en el tema de la nacionalidad de Colón, sobre lo que tanto se escribió, volvamos a lo nuestro.

La vida a bordo de las carabelas

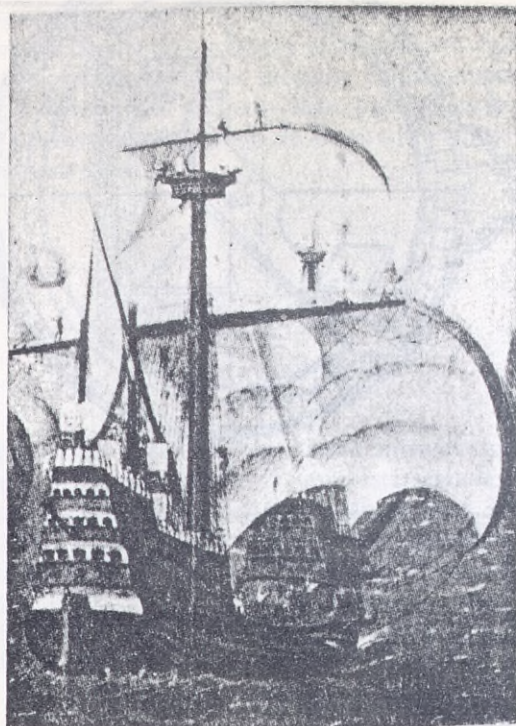
Es indudable que la vida que llevaron los tripulantes de las carabelas colombinas tuvo que ser muy diferente a la de otras tripulaciones de naves de la misma época, porque el cometido de aquéllas era muy distinto al de éstas, cuyas singladuras fueron puramente comerciales, sus dotaciones no eran tan numerosas y las rutas que seguían perfectamente conocidas de todos. La *Santa María*, la *Pinta* y la *Niña* tenían otra misión que cumplir y, por consiguiente, la vida de sus tripulantes fue muy otra. Se trataba de una expedición, financiada por la Corona de Castilla, para descubrir nuevas tierras al otro lado del *mare tenebrosus* siguiendo una ruta que hasta entonces nadie había surcado —a excepción del propio Colón, se entiende—. Por su carácter tenía tanto de civil como de militar, pues si bien en el primer viaje no se embarcaron soldados —tampoco religiosos—, las tres naves iban armadas de falcone-



Ampolleta, o reloj de arena.



Compás de puntas, siglo XIV.



Nao portuguesa del siglo XVI.
Se observa el gran alcázar de popa,
del que carecían las carabelas.

tes y bombardas y la marinería portaba lanzas, espadas y arcabuces. A bordo de las carabelas todos eran marineros; pero una vez desembarcados buena parte de ellos se convertían en soldados.

Cada carabela contaba con un capitán, un piloto, un contra maestre, un escribano, un veedor, un alguacil, un físico o médico-cirujano, un tonelero, un carpintero, un despensero, la correspondiente marinería (carpinteros, toneleros y otros oficios también atendían a las faenas de a

bordo) y los grumetes. Intérprete sólo iba uno embarcado en la *Santa María* llamado Luis de Torres, judío converso que hablaba en hebreo, árabe y armenio, pues su presencia en la expedición la creyó muy conveniente el almirante para cuando arribasen a las costas de Cipango (Japón) y a las de Catay (China), que era la meta de Colón y murió creyendo que el continente que por casualidad había descubierto era el reino del Gran Khan cuyo palacio estaba cubierto por tejas de oro —la leyenda que le contara a Martín Alonso Pinzón y que éste propaló entre los palemos y noguerreños para animarles a enrolarse en las carabelas—, palacio que, claro está, en vano buscó por lo que hoy es Costa Rica.

Al capitán o maestre correspondía el mando de la nave y llevaba como lugarteniente al contra maestre que estaba obligado a cumplir sus órdenes, así como las del piloto, que tenía a su cargo la derrota de la embarcación y era custodio de los instrumentos de navegación, que por entonces no podían ser más simples: Una brújula, un astrolabio, un compás, una regla y un reloj de arena, que llamaban *ampolla*. La misión del escribano era la de levantar actas de los descubrimientos y tomas de posesión de las tierras conquistadas, así como de las cargas y descargas. El veedor era quien llevaba las cuentas de cuanto oro, plata y piedras preciosas se hallasen y reservar el *quinto* para la Corona. El alguacil era quien se encargaba de castigar a los delincuentes. El despensero era responsable de los víveres, agua, vino, vinagre y combustible para el fogón y mantenimiento de las farolas de la nave. El físico atendía a los enfermos y accidentados, y a veces estaba encargado de estudiar la flora de los territorios conquistados y recoger semillas para traer a España.

La marinería, como es lógico, en sus funciones de maniobra que requiere una embarcación a vela y en la que intervenían cordeleros, veleros, herreros, carpinteros y calafates cuando no tenían que atender a sus oficios, como cualquier otro simple marinero hacían las guardias de vigía a proa de la nave y en la cofa (sólo la *Santa María* llevaba cofa en su palo mayor), guardias que se hacían día y noche.

Los grumetes proporcionaban todo, o casi todo, el entretenimiento musical. Cada vez que daban vueltas a las ampollas o servían una comida, lo hacían cantando. Las ampollas, o relojes de arena, tenían una duración de media hora y el darles vuelta se hacía durante las guardias controladas por un oficial, guardias que eran de cuatro horas, la primera a las tres, la segunda a las siete y la tercera a las once de la noche. Para averiguar las horas nocturnas utilizaban un noturlabio o nictorlabio. El alba era saludada por los grumetes con una cantinela seguida de un Padrenuestro y un Avemaría, y al ponerse el sol todos

entonaban la *Salve Regina*, oración típicamente marinera que aún hoy se canta en todos los buques de la Armada después de arriarse la bandera.

Al amanecer, concluida la tarea de limpieza de la nave, era el momento en que los tripulantes podían asearse y lavar sus prendas. Para sus necesidades fisiológicas contaban con unos asientos de madera con unos agujeros llamados «beques» (retretes) que iban colgados a proa y popa de las carabelas, estando destinados los de popa a los oficiales y los de proa a la marinería.

¿Qué comían? El desayuno solía ser a base de una galleta o bizcocho, unos dientes de ajo para evitar el terrible mal del escorbuto, queso y sardinas en escabeche. Sólo se hacía una comida caliente al día, sobre las once de la mañana, guisada y servida por los grumetes. Los platos o escudillas en que comían eran de madera o barro y para beber usaban vasos de cuerno llamados *liaras*.

Las provisiones que llevaban para su alimentación consistían en agua potable, vino, vinagre, aceite, pan en forma de galleta o bizcocho, tocino, pescado en salazón, garbanzos, lentejas, alubias, miel, pasas y gran cantidad de cabezas de ajos; pero también comían pescado fresco cuando lo capturaban.

Para la navegación de las naves y su derrota contaban con brújulas, compás de puntas y astrolabios para determinar la posición de la nave. Según algunos historiadores, Colón desconocía el manejo de los astrolabios y navegaba por lo que se llamaba *estima*, esto es, por estimación de los rumbos y las distancias recorridas, utilizando para ello unas cartas entrecruzadas de líneas de rumbos.

Reconstrucciones de las carabelas

Indudablemente, la *Santa María* fue la carabela que más veces se ha reproducido. La primera reproducción tuvo lugar en 1892 según planos del ilustre marino y escritor sobre temas de Náutica, don Cesáreo Fernández Duro, para el IV Centenario del Descubrimiento de América, siendo el propósito de que después de utilizarla en las Fiestas de la Hispanidad, quedase fondeada en la Rábida para que fuese un motivo más de atracción para quienes visitasen aquellas playas de históricos recuerdos; pero luego se pensó en que hiciera un viaje a América al mando del capitán de fragata don Víctor M.^a Concas y Palau, llevando a sus órdenes a los tenientes de navío don José Gutiérrez

Sobral y don Antonio Magaz y Pers, al alférez don Luis Ruiz Berdejo, tres contra maestres, un practicante, un carpintero, un artillero, once cabos de mar, treinta y un marineros y un cocinero, en total cincuenta y dos tripulantes, bastantes más de los que cuatro siglos antes habían embarcado en la carabela original. Dicha tripulación iba más segura en la nueva *Santa María* que la del crucero *Reina Regente*, que le dio escolta durante la travesía, buque que tres años más tarde se perdería con toda su dotación —412 hombres— en aguas del Golfo de Cádiz entre la noche y madrugada del 10 al 11 de marzo de 1895, sin que apareciese un solo cadáver.

Esta primera reproducción —hipotética, naturalmente— zarpó de Palos en el amanecer del 3 de agosto, cortando su roa las mismas aguas que cuatrocientos años atrás lo hicieran las tres carabelas colombinas, cruzando ante las escuadras de todas las naciones que, formadas en dos grandes columnas, saludaban a la frágil embarcación que tantas glorias evocaba. Después de tomar parte en las fiestas del IV Centenario del Descubrimiento, salió de Cádiz el 11 de febrero, llegando a Canarias el día 15. El 30 de marzo arribaba a Puerto Rico y el 10 llegaba a La Habana; de allí a Nueva York, desde donde fue remolcada hasta Chicago y regalada a los Estados Unidos. Y dato curioso, la *Santa María* figuró en la Exposición de Chicago como *prenda de unión entre España y los Estados Unidos*, lo que no fue óbice para que seis años más tarde estallase la guerra entre ambos países, Concas es gravemente herido en el pecho por un casco de metralla en el *María Teresa*, buque insignia del almirante don Pascual Cervera, del que era su comandante, y llevado prisionero, con otros oficiales, a Annápoles por los mismos que no hacía tanto se habían desvivido por festejarle.

Volviendo a esta primera reconstrucción de la *Santa María*, ni que decir tiene que hizo una travesía felicísima. Se le había dado una eslora total de 22,6 m., una manga de 7,80 m. y un arqueado de 268 Tm., bastantes más de las que en realidad tuvo la carabela de Juan de la Cosa. Su escolta, el *Reina Regente*, contaba con un casco de acero dulce, cubierta protectora, puertas estancas; su eslora era de 79,3 m., su manga 15,43 m.; su puntal 8,92 m., calado 5,90 y desplazaba 4.600 Tm. Había sido construido en los importantes astilleros de Glasgow (Inglaterra) y entregado al Gobierno español el 15 de agosto de 1889. La diferencia entre ambos barcos era notable; sin embargo, aquella fortaleza (lo era en aquella época) se fue a pique cuando regresaba de Tánger a Cádiz, sin que jamás puedan saberse las causas que motivaron su naufragio, pues el informe emitido por el capitán de corbeta, Don Fernando Villaamil y el

ingeniero jefe de 1.ª clase don José Castellote (89 páginas y 26 planos en negro y color) sólo se limita a hipótesis como ésta: «Que la pérdida debe atribuirse al inesperado y duro temporal que, inundando sus cubiertas y compartimientos de proa, le hizo zozobrar, habiendo quedado antes sin gobierno, bien por averías en las máquinas o en el timón»⁸. La *Niña*, carabela quizá más frágil que la *Santa María*, en la que regresó Colón a España tras su primer viaje, aún pudo hacer otros dos más a las Indias capeando temporales y huracanes como el de 1495 y pudo regresar al año siguiente. Aquellas carabelas no eran tan *cascajos de nueces* como indocumentadamente se ha dicho, pues supieron salir airosas de todas sus singladuras.

En 1927 se llevó a cabo la segunda reconstrucción de la carabela capitana, según diseños del teniente de navío don Julio Guillén, para figurar en la Exposición Iberoamericana de Sevilla (1929), quedando fondeada en la Punta del Sebo hasta 1945, hundiéndose cuando era remolcada a Alicante para reparar el mal estado de su casco.

En 1951 se hizo la tercera reproducción de la *Santa María* en los astilleros «Lacomba», de Valencia, para rodar la película *Alba en América*, siendo llevada posteriormente a las Atarazanas de Barcelona, donde se le quiso transformar en «nao», sin conseguirlo, allí quedó fondeada como museo flotante. La cuarta reconstrucción se efectuó en 1964 para la Feria Internacional de Nueva York, siendo llevada luego a San Luis. Finalmente, la quinta y última —hasta la fecha, pues hay un proyecto sobre otra reproducción—, se realizó en 1968, según planos de don José Martínez Hidalgo, para la Comisión Venezolana de Fomento y actualmente se encuentra fondeada en el puerto de La Guaira.

Menos agraciadas a este respecto fueron la *Pinta* y la *Niña*. De ellas existen, eso sí, varias maquetas, unas de ellas en el Museo Marítimo de Barcelona; pero en cuanto a su reproducción al natural, sólo se hizo una de la *Pinta* y dos de la *Niña*. Las primeras se construyeron en los astilleros de Miguel Cardona, de Barcelona, por encargo del Gobierno de los Estados Unidos y sobre unos planos de don Rafael Monleón; pero por haberlas reconstruido sobre viejos cascos de dos buques veleros resultaron ingobernables y tuvieron que ser remolcados por dos cruceros norteamericanos desde Barcelona a Chicago, haciendo escalas en Huelva, Canarias y La Habana. Su fin fue desastroso: La *Pinta* fue pasto de las llamas en 1918 y la *Niña* zozobró al año siguiente.

⁸ «Informe acerca de las causas probables de la pérdida del crucero “Reina Regente”». Sucesores de Rivadeneyra. Madrid 1898.

Que se sepa, de la primera no se ha vuelto a hacer ninguna otra copia. No ocurrió así con la *Niña*, que por encargo del teniente de navío don Carlos Etayo Elizondo se construyó una reproducción, casi exacta a la de Juan Niño, en Pasajes (Guipúzcoa), que fue bautizada como *Niña II* —en realidad debió llamarse *Niña III*—. Desde Pasajes zarpó rumbo a Palos para, desde ese puerto, iniciar las mismas singladuras que siguieron las naves colombinas en 1492 y sin llevar a bordo más instrumentos de navegación que una brújula y un viejo sextante. Incluso se había prohibido a sus tripulantes llevasen tabaco «porque éste vendría después de allá y todavía no era conocido en Europa».

La dieta de los tripulantes de la *Niña II* fue la misma de los marinos del siglo XV. La travesía no pudo ser más feliz; sólo tuvieron que enfrentarse a un fuerte temporal como el sufrido por la *Niña* verdadera hacia la frilera de cuatrocientos sesenta y siete años, lo que les hizo desviarse un tanto de su ruta y dio lugar a que se creyese perdida; mas Etayo conoció en todo momento la situación de la carabela. Este percance y la calma chicha que le siguió, fue el motivo de que arribasen a la isla de San Salvador con veinticinco días de retraso, el 25 de diciembre de 1962. La tripulación la componían ocho hombres, incluido Etayo, su armador y capitán, cuyos nombres es justo recordar, si bien uno de ellos mejor sería dejar en el anonimato: El P. Sagaseta, pamplonica como el mismo Etayo; los vascos José Valencia Saisamendi y Antonio Aguirre; el onubense José Ferrer, el valenciano Manuel Darnaude, el francés Michel Vialars y el norteamericano Robert Marx... ¡Robert Marx!, el hombre que quiso emular a Américo Vespucci y usurpar méritos y honores que no le correspondían incluso hasta dinero. Todo el mérito de la extraordinaria expedición era del capitán Etayo; él fue el que mandó construir la carabela, la armó y pilotó desde Pasajes a Palos y desde allí a la isla de Guanahaní (hoy isla de Watlings, en las Bahamas); pero Marx quiso alzarse con el santo y la limosna y, como el famoso florentino, pretendió ser el hombre a quien se debía todo el éxito de la expedición.

NOTA AMPLIATORIA

Aparte de las reproducciones de las tres carabelas colombinas ya citadas, dos nuevas réplicas se han construido posteriormente. Una en Veracruz (Méjico) y otra en nuestro país, ambas de la *Santa María*.

La primera, botada en aguas del Papaolan el 16 de agosto de 1987, era tan sofisticada que no se puede tomar como réplica de la primitiva

capitana, pues en su construcción se emplearon treinta y dos tipos de maderas tropicales de diferentes colores: verde, rojo y negro y hasta se utilizó el bambú “para que —según sus constructores— resultase más vistosa”. Incluso iba equipada de los instrumentos más modernos de navegación. En su construcción se invirtieron cinco años y su costo superó el millón de dólares.

La réplica española de la *Santa María* estuvo fondeada durante algunos días en el muelle de San Alejandro del Puerto de Santa María. Era una reproducción fiel de la carabela que todos conocemos a través de múltiples grabados de la original, cuidando hasta sus más mínimos detalles, entre ellos el de la cámara del almirante.

Otra reproducción de la *Niña* navegó majestuosamente por aguas de la Bahía de Cádiz, y el pasado 8 de septiembre fue botada al agua en Isla Cristina (Huelva) hasta la fecha última réplica de la *Pinta*, de la que fue madrina la infanta doña Cristina.

Estas tres réplicas de las carabelas colombinas fueron construidas por la *Sociedad Estatal V Centenario* para conmemorar los actos del medio milenio del Descubrimiento de América.