

EL DESCUBRIMIENTO DE AMÉRICA

Tte. Navío SDN. Prof.
Leticia Rivera Cabrieles
Mtra. en Historia.
Armada de México.

“Al principio el mar, más que camino fue una barrera; sus aguas separaban en vez de unir. La navegación fue el gran instrumento empleado para comunicar las cuatro esquinas del mundo”.

Pablo E. Pérez Mallaína.

INTRODUCCIÓN

Uno de los aspectos más importantes que hay que destacar al evaluar los resultados de la epopeya colombina, es el de la apertura de nuevas rutas de navegación. El primer viaje del Descubrimiento abriría el Océano al mundo cristiano. Una expedición de motivaciones y connotaciones fundamentalmente religiosas, aunque también políticas y colonizadoras y no carentes del afán de enriquecerse, de encontrar oro, como los portugueses en África. Oro como panacea universal.

Para llevar a cabo esta gesta, fue necesario romper ese contacto con la costa y lanzarse a la gran aventura de cruzar el “Mare Tenebrosum” cargado de las más variadas y espeluznantes leyendas. Ese salto del cabotaje a la navegación de gran altura, que los portugueses no se habían decidido a dar, lo dio Castilla, arrebatándoles su indiscutible liderazgo náutico.

Los medios con que Bartolomé Díaz había llegado, hasta Buena Esperanza, serían los mismos empleados por Cristóbal Colón para encontrar la derrota más corta a Oriente, por Occidente. El gran descubrimiento del impensable obstáculo de América habría de constituir, por otra parte, un alivio para la frustración lusitana y aunque estaban cada vez más arraigadas entre una minoría culta y estudiosa de la náutica, de la geografía y de la cosmografía, las teorías y

opiniones de Aristóteles, Estrabón, Tolomeo, Plinio, etc., a las que se agregaron los estudios de Toscanelli y otros, que afirmaban la esfericidad de la tierra y la posibilidad de alcanzar las Indias Orientales por el camino de Occidente, quedaban grupos eruditos que acaloradamente las rebatían, considerándolas quiméricas, extravagantes e insensatas. Por supuesto este último aspecto es el que más pesaba sobre la mayoría de las dotaciones a las que sólo rondaban innumerables incógnitas que únicamente la realización del viaje podría despejar.

No cabe duda de que era una gran aventura cargada de incertidumbres y temores y que a ella se iban a lanzar aquellos hombres en tres pequeñas naves de eslora inferior a los veinticinco metros.

Durante muchos siglos, filósofos, teólogos y hombres de ciencia habían asegurado que la Tierra era plana como un disco y estaba limitada por un mar infernal que se extendía, al oeste, más allá del cabo Finisterre y del estrecho de Gibraltar, situados en los extremos occidentales del mundo conocido. Ese océano, afirmaban, no era navegable, y todo aquel que se aventuraba por sus aguas no regresaba nunca, engullido por sus terribles abismos o devorado por los numerosos monstruos que lo poblaban.

Sin embargo, no daba crédito a esas leyendas porque se decía que varios hombres habían atravesado aquel enorme mar y encontrado tierra al otro lado, por lo que no debía de ser imposible seguir su ejemplo y alcanzar por vía marítima el extremo oriental de Asia, tal como Marco Polo había hecho por tierra. Ese fue el propósito de Colón, quien no podía sospechar que entre Europa y las míticas Catay y Cipango (nombre que sus contemporáneos daban a China y Japón) había nada menos que un continente ignorado por todos.

Este desconocimiento hizo que Cristóbal Colón protagonizará una de las hazañas individuales más importante en la historia de la humanidad: el descubrimiento de América, aunque muriera sin tener conciencia de ello.

LOS AÑOS DE COLÓN PREVIOS AL DESCUBRIMIENTO DE AMÉRICA

La evolución de los instrumentos de navegación, impactó grandemente en el desarrollo de la navegación que generó a la vez el descubrimiento de nuevas rutas y que en el caso particular de Cristóbal Colón existía la inquietud de encontrar un camino occidental hacia las Indias. La decisión de Colón de buscar dicho camino, estaba sustentada en la cartografía de Pierre d' Ailly, Tolomeo y Toscanelli. Aunque cabe destacar que con una estimación realmente infravalorada de la distancia del océano que debía atravesar. Los conocimientos de Colón y sus estimaciones las había adquirido del *Imago Mundi* de Pierre d'Ailly, quien sostenía la teoría de que España estaba próxima a la India, separada solamente por un estrecho mar. D'Ailly hacía notar que en un pasaje del **Libro de Esdras** se afirmaba que seis partes del globo eran habitables y que sólo la séptima estaba cubierta con agua, información que Colón consideró obviamente como significativo.

Colón también estuvo influido por el florentino Paolo Toscanelli quien en una famosa carta a un corresponsal portugués, afirmaba que la provincia de Mangi estaba a unas 5.000 millas náuticas al oeste de Lisboa y que Cipango estaba incluso más próximo. Colón había visto una copia de esta carta en 1481 cuando aún residía en Portugal. Hacia 1492 el cartógrafo alemán Martín Behaim construyó una esfera terrestre, siguiendo con exactitud la estimación de Toscanelli, datos que empleo Colón, sólo que reduciría todavía más aquellas cifras al disminuir en una cuarta parte la magnitud aceptada para un grado de longitud. Creyó firmemente haber confirmado algunos cálculos medievales del diámetro de la Tierra con sus observaciones. En una nota marginal (núm. 490) a su copia del *Imago Mundi*, escribió lo siguiente:

"Nota que a menudo navegando de Lisboa hacia el sur de Guinea yo he observado con cuidado el trayecto que hacen los capitanes y los marinos; y en seguida he tomado la altura del Sol con el cuadrante y otros instrumentos

en varios sentidos, y he encontrado que ella concordaba con los datos de Alfragán, a saber, que a cada grado corresponden 56, 23 millas; por ello hay que prestar fe a esos cálculos; se puede, pues, decir que el circuito de la Tierra bajo el círculo equinoccial es de 20.400 millas; tal como lo habían establecido el maestro, médico y astrólogo José Vicinho y varios otros que fueron enviados expresamente para esto por el Serenísimo Rey de Portugal". Otras notas al margen repiten la cifra de 56,66 millas para el grado.

Colón fue conocido por sus contemporáneos como un gran navegante. No determinaba las latitudes en alta mar, sino que navegaba por estima, es decir, apreciando según su parecer la distancia recorrida en veinticuatro horas y registrando el rumbo según el compás náutico. Utilizó el cuadrante marino y la plomada para observar la altura de la estrella polar, pero tan sólo como una comprobación de la estima. Para registrar la latitud, no hizo uso de fórmulas, sino de una tabla de latitudes correspondientes a los días de solsticio. Se hallaban las horas que duraba el día, tal como se determinaban por la ampolleta y luego se leía la latitud. Colón fue el primero en consignar por escrito la variación de la aguja magnética, aunque los modernos especialistas tienden a concluir que los pilotos portugueses debieron conocer este fenómeno con anterioridad. Por otra parte, logró determinar la longitud mediante la observación de un eclipse de Luna. Sus numerosas observaciones astronómicas le llevaron a la extraña conclusión de que la Tierra no era redonda, sino de forma de pera, con una protuberancia del tipo de un pezón.

Fue un agudo observador de las corrientes y vientos oceánicos y, como consecuencia de ello, inauguró las grandes rutas de navegación del Atlántico norte. En su viaje de vuelta, basándose en observaciones previas de marinos portugueses y en las suyas propias extraídas de un viaje a Islandia, navegó con rumbo noreste hasta la latitud de las Azores, antes de encaminarse al Este, porque sabía que allí prevalecían los vientos del Oeste. En este sentido, Colón tenía un amplio conocimiento de primera mano de la cartografía practicada por su hermano Bartolomé en Lisboa; en el diario de su primer viaje afirmaba: "tengo propósito de hazer carta nueva de navegar, en la qual situaré toda la mar y tierras del mar Océano en sus propios lugares, debaxo su viento".

De hecho, en los Pleitos de 1514, un testigo daba cuenta de que todos los exploradores de Tierra Firme después de Colón "yan por las cartas que el dicho Almirante de aquella navegación había hecho e hizo, porque de todo lo que descubría solía hacer cartas". Debe observarse que mientras las cartas de Colón tenían siempre escalas de distancias, carecían de cuadrículas de latitud y longitud, porque continuaba pensando en términos de "climas" ptolemaicos. Colón, como muchos otros autores de la época de los descubrimientos, hizo frecuentes referencias a Ptolomeo y persistió en el intento de hacer nuevos descubrimientos acordes con el sistema ptolemaico.

¿Cómo explicar la hazaña de Cristóbal Colón?

Explicar el descubrimiento de América por Cristóbal Colón, implica el realizar un análisis más detallado no sólo del contexto histórico en que toca vivir a este gran navegante, sino también indudablemente, a su historia de vida personal. Se sabe que sus padres fueron Giovanni Colombo y Susana Fontanarossa y que nació en Génova en 1451. Las noticias sobre su juventud son escasas y de dudoso crédito, pues proceden en su mayoría de la Historia del Almirante, escrita por su hijo Hernando quién mezcla hechos verídicos con episodios fantásticos. Sin embargo, parece cierto que desde muy pequeño trabajó en el taller de su padre quien era tejedor de oficio, hasta que se hizo a la mar cuando aún no había cumplido los dieciocho años. Puesto que Génova era una importante ciudad-estado de gran tradición marinera, Cristóbal no tuvo dificultades para seguir su vocación ni para aprender las artes de la navegación y la cartografía, lo que hizo de un modo autodidacto.

Existen documentos de numerosos viajes primerizos de Colón, entre los que destacan uno a Islandia, diversas travesías por el Egeo y varias expediciones comerciales a Flandes y Portugal. Fue precisamente frente a las costas portuguesas donde el barco, de cuya tripulación formaba parte sufrió el ataque de un navío francés y se fue a pique. El joven fue recogido por unos pescadores y conducido a Lisboa, donde iba a gestarse el primer episodio de su odisea. Corría el año 1476 y la capital lusa resultaba el lugar ideal para todo hombre que soñara con el mar. Allí se estableció como comisionado de los mercaderes genoveses y contrajo matrimonio con Felipa Moniz de Perestrello,

hija de un importante personaje en la corte portuguesa, lo que le abrió un buen número de puertas claves para sus inquietudes.

Influido por la lectura de los relatos de Marco Polo, Colón concibió la idea de llegar a las fabulosas tierras de Oriente por mar pues él sí creyó que la tierra era redonda y no plana como era la idea generalizada. En 1484, aunque nunca había navegado más que como marinero, se presentó ante Juan II rey de Portugal, asegurando ser capaz de llevar a cabo su idea aparentemente descabellada. El monarca se mostró benévolo con él, le concedió el grado de capitán e hizo pasar el asunto a una comisión de expertos. Contra lo que se ha venido admitiendo, Juan II acabó por aceptar el proyecto, pero se negó a que Colón navegara hacia el oeste, en la latitud de las islas Canarias, reservadas a Castilla por el Tratado de Alcaçobas, y propuso que el viaje se realizase por una ruta más septentrional, lo que Colón no aceptó. Además, las perspectivas portuguesas de abrir una vía comercial hacia Oriente por el sur de África hicieron que la expedición planeada por el genovés pasase a un segundo plano. Sin embargo, Colón no estaba dispuesto a renunciar a su idea ni a la gloria que, estaba seguro, aquélla iba a proporcionarle.

Colón se trasladó a España y en 1485 se presentó en el convento franciscano de La Rábida sin una moneda en el bolsillo ni un pedazo de pan que llevarse a la boca. Aquellos monjes que habían tenido la nunciatura de Guinea con Jurisdicción sobre todos los archipiélagos atlánticos, estaban muy vinculados a las islas Canarias y al mundo marinero, de modo que no les fue difícil poner al genovés en contacto con Alonso Pinzón, armador local persona de gran estima a en el puerto de Palos y verdadero apasionado por los descubrimientos de tierras nuevas. Pinzón se entusiasmó inmediatamente con el proyecto de Colón y le llevó ante el duque de Medinaceli, quien le dio dinero y una elogiosa carta de presentación para los Reyes Católicos. Reconfortado por la generosidad del duque y por la bondad y comprensión de los franciscanos y el armador, el genovés se dirigió a la corte, instalada en Córdoba, provisto de la valiosa recomendación ducal.

El 20 de enero de 1486 consiguió ser recibido por los monarcas. Durante la audiencia, Fernando se mostró frío y evasivo, pero no así Isabel, quien juzgó conveniente someter los planes de Colón a una comisión de peritos, tal como había sucedido en Portugal. Además, le fue concedida una pequeña pensión en tanto los expertos deliberasen y se le procuró alojamiento en Salamanca, ciudad donde se instaló Colón con su hijo Diego, a quien hizo venir de Portugal después de que su esposa falleciese. En principio, la junta de técnicos fue contraria a los planes colombinos, por considerarlos erróneos; en efecto, los cálculos de Colón situaban las costas o archipiélagos asiáticos a 750 leguas al oeste de las islas Canarias, lo que realmente era inexacto. Los reyes dieron a conocer esta resolución al interesado en Málaga, aunque le prometieron volver a tratar el asunto cuando finalizase la guerra de Granada contra los musulmanes. Durante la espera, el descubrimiento del cabo de Buena Esperanza por parte portuguesa, que suponía la apertura de una ruta hacia la India circunnavegando el continente africano, restó interés al proyecto colombino de llegar a las mismas tierras por occidente.

Ante la lentitud de la monarquía española en tomar una decisión, el genovés decidió buscar fortuna en Francia. Se puso en camino y pasó de nuevo por La Rábida, donde su viejo amigo le propuso demorar la partida y apremiar a los reyes. El Reino de Granada acababa de caer y la situación parecía volverse en su favor. Durante una nueva audiencia con los soberanos, Colón exigió ser nombrado Gran Almirante del Mar Océano y virrey de todas las tierras que descubriese, además de un 10% de los beneficios generados por la expedición.

El rey Fernando se enfadó y puso fin a la entrevista; Colón, decepcionado ante el fracaso de la entrevista con el monarca, decidió emprender viaje hacia Francia. Llevaba dos horas de camino cuando fue alcanzado por un emisario: un judío converso, el tesorero del reino Luis Santángel, quién convenció a la reina Isabel, ofreciéndose a adelantar el dinero necesario para la expedición. Por fin, el sueño de Colón iba a hacerse realidad.

LOS PREPARATIVOS: LAS NAVES DEL DESCUBRIMIENTO

Una carta de los Reyes Católicos fechada el 30 de abril de 1492, trece días después de las capitulaciones de Santa Fe, daba orden de armar dos carabelas en Palos, para la empresa descubridora de Colón. De esta manera fueron proporcionadas por la municipalidad, la Pinta y la Niña. La nao capitana, la Santa María, la tomaría Cristóbal Colón. No se conservan pinturas o dibujos contemporáneos de ninguna de las naves del descubrimiento de América. Sin embargo, los documentos de la época refieren que llevaban velas cuadradas en el aparejo y que posiblemente arbolaban distintas banderas: la bandera real de Castilla y León en el palo mayor y el estandarte real a popa; así consta en el *Diario* en la mañana del 12 de octubre de 1492.

Las tres naves montaban algunas piezas de artillería: lombardas de hierro en cureñas sobre y pequeños falconetes, en las bordas. En las armas portátiles privaban las ballestas y espingardas. En cuanto a los instrumentos de navegación que llevó el Almirante, cita en su Diario la aguja magnética, cartas, cuadrantes y sondaleza; es posible que también llevara ballestilla y astrolabio aunque no los cita. Respecto a las cartas es muy probable que llevara el mapamundi de P. Toscanelli y que también trazara sus propias cartas de navegación por estima, esto es rumbo y distancia; estimaba el rumbo tomado de la brújula y la velocidad de la Santa María calculada a ojo, en millas por hora, por la observación de la intensidad de los vientos, del paso de los sargazos flotantes en el mar y de la estela del agua. Durante el viaje llevó Colón un cálculo para sí mismo – oculto – y otro en el que las distancias navegadas eran menores con el fin de no desmoralizar a las tripulaciones; aunque curiosamente, se aproximó más a la realidad este último cálculo que en el suyo particular.

El aprovisionamiento de la flota que duraría tres meses, la convertiría en la más adecuada tanto por su construcción como en dotación de tripulación y equipamiento, de tal manera que el propio Almirante anotaría en el prólogo de su *Diario* que se trataba de buques muy aptos para semejante hecho:

La Santa María, era una nao propiedad del maestro Juan de la Cosa y fue posiblemente construida en Galicia razón por la cual se la conoció también con el sobrenombre de *la Gallega* como indicante de su lugar de origen según la costumbre de la época. Don Cristóbal la eligió como capitana por ser mayor que las carabelas *Pinta* y *Niña*. Se sabe que la *Santa María* arbolaba tres palos pero no hay constancia de su porte y dimensiones, salvo alguna vaga referencia contenida en el *Diario* de Colón. Era la nave más lenta de la flota, por lo que las dos carabelas, *Pinta* y *Niña*, debían frenar constantemente su marcha reduciendo velamen para mantener la flota unida.

Después que la *Santa María* encallara en La Española, Colón se quejaría de sus deficientes cualidades marineras y del excesivo calado de la nao para sus propósitos; así anotaría en su *Diario* (26 de diciembre de 1492): la nao era muy pesada y no para el oficio de descubrir...no cumplieron el Rey y la Reyna lo que le habían prometido, dar navíos convenientes para aquella jornada, y no lo hicieron.

De la *Pinta*, carabela redonda procedente de Palos, propiedad de Cristóbal Quintero no se conoce su verdadero nombre y es la embarcación de la que menos datos se poseen. Capitaneada por Martín Alonso Pinzón, sirvió maravillosamente en el primer viaje. Fue la primera en llegar a la Española, separándose de la capitana frente a las Antillas desde el 21 de noviembre al 6 de enero. En el viaje de regreso a España recaló, también en primer lugar, en Bayona(Galicia), después de separarse de la *Niña* el 14 de febrero, a la vista de las Azores.

La *Niña* es la carabela predilecta del Almirante. De nombre *Santa Clara* fue siempre llamada la niña por ser su maestro y propietario Juan Niño, de Moguer. La capitaneaba Vicente Yañez de Pinzón (hermano del capitán de la *Pinta*). En las Palmas se cambió su aparejo latino por el redondo, igual al de la *Pinta*. Una vez rearmada, la *Niña* se convirtió en el más marinero de los buques de la flota colombina, tanto a la ida como a su regreso a Cádiz. Michel Cúneo da alguna referencia a su porte situándolo alrededor de 60 toneladas refiriéndose en todo caso a la *Niña* del segundo viaje colombino, buque almirante de la exploración de Cuba, que parece ser la misma *Niña* que la del primer viaje.

EL PRIMER VIAJE DE CRISTÓBAL COLÓN: EL DESCUBRIMIENTO DE AMÉRICA

El viernes, 3 de agosto de 1492, media hora antes de salir el sol, salían del Puerto de Palos las naves expedicionarias rumbo a Canarias como primer destino. En esta singladura de prueba le saltó el timón a la *Pinta*. Reparado con los medios de a bordo volvió a fallar unos días después. El día 9 la flota avistaba la isla de Gran Canaria, dirigiéndose la *Pinta* a Las Palmas para reparar el timón, mientras la *Santa María* y la *Niña* lo hacían a la Gomera, donde permanecieron durante casi un mes para luego volver a Las Palmas, donde el aparejo latino de la *Niña* se cambió en redondo de manera que pudiera seguir a los otros navíos con más tranquilidad y menos peligro; Colón y los Pinzones coincidirían en que la grande y pesada vela mayor latina de la carabela, tipo portugués, era un peligro en los mares abiertos, especialmente con el viento de popa.

De nuevo en la Gomera, el 6 de septiembre la flota abandona definitivamente las islas. El 8 comenzó a tomar camino al Oeste dejando la Gomera a estribor. El 9 de septiembre, la costa de Hierro estaba por el través y el Teide era aún visible a popa; al caer la noche se perdía de vista todo indicio de tierra y el Océano desconocido se abría ante los navegantes. El motivo de la elección de Canarias como punto de partida, se debía a la creencia del Almirante, de que las islas estaban situadas en la misma latitud que el Cipango; según sus cálculos, Colón esperaba encontrar el Cipango

o Japón a 750 leguas al oeste del archipiélago canario. Además, y esto supone algo fundamental para su navegación, las Canarias se encontraban dentro de la zona de los vientos alisios que le favorecían durante casi la totalidad del primer viaje.

Durante el viaje, que aconteció sin mayores dificultades, ocurrió un fenómeno que supuso el asombro y desconcierto de la tripulación; fue la alteración de la brújula al llegar a las proximidades del meridiano de la isla del Corvo, del grupo de las Azores. Las agujas noruesteaban y a la mañana nordesteaban. Nuevamente el día 17, casi a 300 leguas al occidente de Hierro, tomaron los pilotos el norte marcándolo y en esta ocasión comprobarían que las agujas noruestaban.

En esta época en Europa, se conocía la variación de la aguja magnética al este, pero no se sabía que esa variación pudiera ocurrir también hacia el oeste, que fue lo que sucedió cuando entraron el día 13, en la zona de cambio de esa variación. Colón fue sin duda el primero en señalar y observar esta alteración de la variación de la aguja magnética, fenómeno estudiado años después y de gran importancia para la navegación de altura, que en la época de Colón se encontraba en sus comienzos y formaba más bien parte del estudio de los cosmógrafos que del saber de los pilotos.

El primer viaje que duró sólo 33 días desde la salida de la Gomera hasta tocar tierra en la isla Guanahaní, rebautizada San Salvador, fue de fácil navegación. Aquí el Almirante Cristóbal Colón no tuvo la oportunidad de demostrar sus grandes dotes de experto navegante como haría con creces en su vuelta a la Península en 1493, y en los otros tres viajes posteriores. Ya en este primer viaje navegando entre las Bahamas y a lo largo de Cuba como eficaz navegante de estima que era Colón sabía, según podemos ver en su Diario, dónde se encontraba exactamente respecto de la Española; con su infatigable vigilancia anotaba en su libro de navegación todo cambio de rumbo y velocidad.

La culminación de la aventura colombina, el viaje de exploración más trascendente en la Historia Moderna fue uno de los más fáciles desde el punto de vista náutico. Durante su larga estancia en Portugal el Almirante había recogido gran cantidad de indicios materiales provenientes de tierras transoceánicas así como noticias acerca de islas desconocidas en el Atlántico. Pero cabe preguntarse si poseía noticias concretas acerca de estas islas, tema éste muy controvertido y que ha dado lugar a distintas versiones. George Num, llega a la conclusión de que Colón sabía todo lo esencial acerca de los vientos y corrientes oceánicas y las comprendió tan cabalmente que no realizó ningún falso movimiento en todo el viaje.

El almirante descendió a tierra el 12 de octubre de 1492 en la isla de Guananí hoy San Salvador. Aunque él creyó que había llegado a la India. Le acompañaron el notario real, el capellán y los oficiales; luego se arrodilló, dio gracias a Dios y con gran pompa tomó posesión de la isla en nombre de los Reyes Católicos, mientras grupos dispersos de indígenas, desnudos y aparentemente inofensivos, contemplaban con curiosidad a los recién llegados.

Colón escribió: "Son tan ingenuos y tan generosos con lo que tienen que nadie lo creería de no haberlo visto. Si alguien quiere algo de lo que poseen, nunca dicen que no; al contrario, invitan a compartirlo y demuestran tanto cariño como si toda su alma fuera en ello..."

Estas gentes fueron posteriormente identificadas como los indios tainos, una etnia desaparecida después. Ante ellos, el asombro de los navegantes fue considerable, pues hablaban un idioma completamente desconocido y pertenecían a una raza que no se parecía a ninguna de las descritas en los libros de los exploradores y antiguos cronistas, desde Herodoto hasta Marco Polo. Pero a nadie se le ocurrió pensar, por supuesto, que aquellas tierras no pertenecían a Asia.

Desde San Salvador, Colón puso rumbo hacia el sur, deseoso de alcanzar el país del Gran Khan. Descubrió nuevas islas, entre ellas Cuba, a la que llamó Juana, donde los nativos fumaban cigarros metiendo un extremo de los mismos en la nariz e inhalando profundamente, cosa nunca vista en Europa, donde se desconocía el tabaco. Luego llegó a La Española, isla que hoy forman Haití y la República Dominicana. Allí embarrancó la Santa María y fue imposible ponerla de nuevo a flote. Después de transbordar su tripulación a la Niña y recorrer el litoral, Colón decidió dejar unos cuarenta hombres en un fuerte bautizado con el nombre de Navidad, situado en la costa norte de la isla. El 16 de enero de 1493, los dos barcos restantes emprendieron el regreso a España, adonde llegaron semanas después.

La historia del descubrimiento causó sensación. Colón fue recibido apoteósicamente en Palos y desde allí se dirigió por tierra a Barcelona para entrevistarse con los monarcas, llevando como prueba de su hazaña pájaros y frutas exóticas e incluso habitantes de las lejanas tierras descubiertas. Cuando se arrodilló ante Fernando e Isabel y éstos le mandaron sentarse a su lado, su orgullo ya no tuvo límites.

Aparentemente en un principio, las capitulaciones acordadas en Santa Fe, en las que tanto se le ofrecía, serían respetadas; además de que los reyes españoles insistieron en que se hiciera de nuevo a la mar para consolidar y extender sus descubrimientos. Cuando el rey preguntó a quién debía entregar los mil maravedíes prometidos al primero que avistase las tierras asiáticas, el almirante, cegado por la ambición, contestó que le correspondían a él, porque la noche anterior al desembarco había visto una hoguera lejana. Rodrigo de Triana, enojado con la actitud de ambición que demostraba el Almirante decidió marcharse a Marruecos.

LOS ÚLTIMOS DÍAS DE COLÓN

El segundo viaje de Colón, iniciado en 1493, significó en cierto modo el comienzo de su declive. Una vez más la travesía se hizo sin contratiempos y en poco más de un mes la expedición, compuesta por una flota de diecisiete naves con mil doscientos hombres a bordo, llegó a La Española. Su misión era establecerse sólidamente en las Indias y ampliar el descubrimiento para alcanzar los territorios de Catay, todo ello bajo las órdenes de Cristóbal Colón. Sin embargo, a partir de ese momento Colón empezó a tener problemas con los indígenas, a quienes amenazó con convertir en esclavos si no le entregaban grandes cantidades de oro y especias, y con sus propios compañeros, quienes estuvieron descontentos con la realidad de un viaje que debía de ser prometedor para todos y no sólo para el Almirante. Colón, hombre inteligente y aventurero sucumbió ante la riqueza que las tierras descubiertas le ofrecían, se comportó demasiado duro y a veces demasiado blando ante la conducta de unos y otros, fue incapaz de imponerse: empezó a ser evidente que el gran navegante era un pésimo administrador y fue atacado hasta por sus propios colaboradores que lo tacharon de iracundo, vengativo e indeciso. Y no perdieron ocasión de criticarlo ásperamente en sus informes a la corte.

Cinco años después, en su tercer viaje, todos estos problemas se acentuaron, hasta el punto de enviar los reyes a un comisario real, Francisco de Bobadilla, quién se trasladó a las Indias con plenos poderes para tratar de poner orden en la gobernación de Colón. Bobadilla, poco cauteloso mandó apresar al genovés y a sus hermanos y los envió a España encontrándolos culpables de varios crímenes, incluyendo los de severidad excesiva e injusticia manifiesta. El almirante regresó a la Península encadenado, y aunque Isabel de Castilla ordenó que fuese puesto en libertad inmediatamente, al saber que Colón exigía la parte de los beneficios generados por la expedición que le correspondían, los soberanos se negaron a satisfacer sus demandas, destituyéndole de su cargo de gobernador y suprimiéndole sus privilegios, dejándole no obstante los títulos de virrey y almirante.

BIBLIOGRAFÍA UTILIZADA

1. CASTIÑEIRAS MUÑOZ, Pedro. La época de los descubrimientos geográficos. Alianza. España. 1981.
2. CHOCANO HIGUERAS, Guadalupe. Naves del Descubrimiento. Museo Naval, Madrid. España.1991.
3. COLECCIÓN de documentos inéditos relativos al descubrimiento, conquista y organización de las antiguas posesiones españolas en América/Oceanía. Madrid. 1866.
4. ETAYO, Carlos, Naos y Carabelas de los descubrimientos y las naves de Colón. Pamplona, 1971.
5. HISTORIA general de los viajes, o nueva relación de todas las relaciones, etc.: obra traducida por el abate Prevost del inglés al francés y de éste al español por Terracita, Madrid. 1763-1766. 10 vols.
6. LEÓN PORTILLA, Miguel: Hernán Cortés y la Mar del Sur. Madrid. 1985.
7. MEDINA, José Toribio de, El descubrimiento del Océano Pacífico...1519-1522. Santiago de Chile, 1918-1920.
8. PÉRES MALLAÍNA, Los hombres del Océano, Sevilla, 1992.