



CRISTOBAL COLÓN Y EL DESCUBRIMIENTO DE AMÉRICA

 El año de 1451 nació en Génova (Italia) Cristóbal Colón, hijo del cardador de lana Doménico Colombo y de Susana Fontanarossa. Su fami-

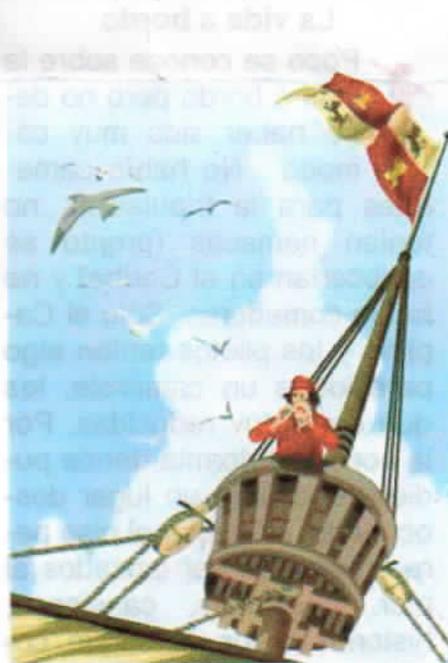


lia era de tradición tejedora y mantenía un taller en la parte baja de la ciudad. Desde muy joven, Cristóbal demostró que no tenía intenciones de mantenerse ligado a los oficios manuales y comenzó a probar suerte en el mar.

En la década de 1470, Colón recorrió el mar Mediterráneo, llegando hasta la isla de Quío (o Chío) y a las aguas de Túnez. Luego viajó hasta Inglaterra, desde donde realizó una travesía a Islandia. A su regreso se estableció en Portugal y se dedicó, junto a su hermano Bartolomé, a dibujar cartas marinas (portulanos) para venderlas en Lisboa. De esa manera, los Colón se vincularon a importantes geógrafos de la época como Fernão Martins o Paolo del Pozzo Toscanelli.

En esta misma época Cristóbal aprendió un latín rudimentario que le serviría para leer las

obras de los sabios. Además, fue comisionado a efectuar un viaje a las islas de Madera para adquirir un cargamento de azúcar. En 1479 se casó con Felipa Moniz de Perestrello, hija del primer gobernador de Porto Santo de Madera, con quien tuvo a su hijo Diego, futuro virrey de las Indias. En 1483, Colón tuvo la oportunidad de conocer las factorías portuguesas en las costas de África. Con todo este bagaje trazó su *proyecto* de alcanzar las Indias por el oeste. La etapa portuguesa de Colón culminó en 1485, cuando, rechazado su proyecto por una comi-



sión designada por el rey Juan II y muerta su esposa, se trasladó a España junto a su hijo. Acogido por los franciscanos del convento de La Rábida en las cercanías del puerto de Palos, y ayudado por el exconfesor de la reina Isabel la Católica, fray Juan Pérez, Colón presentó su proyecto a los Reyes Católicos, quienes, tras dos rechazos, en abril de 1492

le otorgaron las **Capitulaciones de Santa Fe**. Poco antes



había tenido a su segundo hijo, Hernando, fruto de la unión con Beatriz Enríquez de Arana. Una vez concluido el viaje que permitió a Colón arribar a costas americanas, continuó realizando empresas para la corona de España. Sin embargo, a pesar de haber emprendido tres viajes más hacia América y ser reconocido como un gran navegante y explorador, nunca llegaría a saber que había alcanzado un continente desconocido para los europeos de aquel entonces. Asimismo, tuvo que enfrentar muchos problemas, tanto con la corona como con los primeros pobladores de la isla **La Española**, debido a su incompetencia como administrador y gobernador de las nuevas posesiones. Falleció en Valladolid en 1506.



A Nocturnal

Los navíos



Se le ordenó a los habitantes del Puerto de Palos el proporcionar y equipar dos carabelas (pequeños y livianos buques) El primero, de propiedad de Cristóbal Quintero, se llamaba la **Pinta**; el segundo de propiedad de Juan Niño, era oficialmente llamado **Santa Clara** pero más conocido como la **Niña**. El tercer navío, nao insignia de Colón (un pequeño y redondo buque con una gran bodega, mejor conocida como *nao*) era de propiedad de Juan de la Cosa y se denominaba **Santa María**.

Poco se conoce de la construcción de los buques de Colón, pero existe evidencia que la **Pinta** y la **Niña** eran de aproximadamente 60 toneladas cada una y de 70 – 80 pies de eslora. La **Santa María** tenía alrededor de 100 toneladas no siendo mucho más larga que las anteriores. La más rápida era la **Pinta**.

El enrolamiento



Es verdad que inicialmente Colón, que era un extranjero, tuvo dificultades reclutando una tripulación debido a que muchos temían embarcarse en un viaje hacia lo desconocido. El secretario real trato de ayudarlo ofreciendo el perdón a cualquier convicto que se enrolara. Algunos avezados marineros se opusieron al plan pero al final sólo 4 convictos aceptaron. Mas que nada, fueron los frailes de La Rábida y Martín Alonso Pinzón, un experimentado capitán de Palos los que persuadieron a los marineros a unirse en la expedición. Dos otros hermanos Pinzón se unieron la viaje; todos eran oficiales de mando.

Alrededor de 40 hombres incluyendo a Colón zarparon en la Santa María y entre 20 y 30 lo hicieron en la Pinta y la Niña respectivamente.

La historia en cuanto a números no se pone de acuerdo en la exacta cantidad de hombres reclutados, estimando una

cantidad entre 90 y 120 hombres abordo de los tres buques, pero sólo se conocen 87 nombres. Muchos eran españoles, la mayoría provenientes de Palos; había sólo un portugués, un genovés, además de Colón, un veneciano y un calabrés. La tripulación estaba conformada en gran número por experimentados marinos, pero había un reducido número de oficiales. Pero no había sacerdotes, soldados ni colonos; este era un viaje de exploración y de descubrimiento.



La vida a bordo



Poco se conoce sobre la vida a bordo pero no debe haber sido muy cómoda. No había camarotes para la tripulación, no tenían hamacas (pronto se conocerían en el Caribe) y no había comedores. Sólo el Capitán y los pilotos tenían algo parecido a un camarote, los que eran muy reducidos. Por la noche se dormía donde pudiera encontrar un lugar desocupado, atándose al piso para prevenir el ser lanzados al mar. Oraciones, canciones, historias, coros del buque, comida y espera llenaban los días de marineros. La mirada fija en las estrellas bajo un nuevo y desconocido cielo llenaban sus descansos nocturnos.

Equipos a bordo



Las provisiones a bordo incluían pero no estaban limitadas: herramientas, sogas, tablones, clavos, aceite de ballena, sulfuro,

alquitrán, cueros, hilos, cera, aparejos, anclas, boyas, banderas, mosquetes, pólvora, arcos, flechas, cascos, escudos, espadas, medicinas, cuchillos, cucharones, escudillas, velas, lámparas, acero, linternas,



Cuadrante

madeira para hacer fuego, escobas, baldes, ca-

nastos, anzuelos, líneas de pesca, redes, arpones, cuadernos para apuntes, revistas, almanaques náuticos, plumas de ave, tinta, cera para sellar, cartas, papel, agujas para compás, magnetos, vasos, divisores de media hora, reglas, tambores, tamborines, abalorios de vidrio, brazaletes de latón, gorros tejidos, oro, plata perlas y especias.

El barco llevaba provisiones suficientes para un año en un tiempo cuando dos semanas de navegación era un largo viaje.

El zarpe



Al despuntar el día del 3 de Agosto de 1492, la flotilla zarpó del Puerto de Palos a un destino desconocido. Sólo es posible imaginarse los pensamientos de la tripulación, en especial, los de Colón. A la edad de 41 años, erguido en la proa de la Santa María y mirando como la costa iba quedando atrás en el horizonte, Colón dejaba atrás en tierra firme una lucha a que había durado al menos un cuarto de su vida. El estaba ahora en su elemento, haciendo lo que había soñado

durante los últimos diez años.



La navegación

Compases, astrolabios, nocturnales, relojes de arena, mapas y cartas de navegación eran las ayudas para navegar más importantes. La navegación por las estrellas era el método favorito cuando se navegaba bajo un cielo conocido, pero el cálculo era más seguro en viajes este-oeste en mares desconocidos.

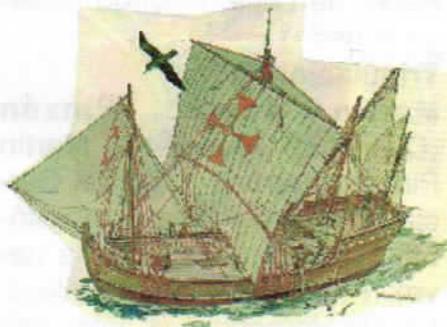
Colón prefería el cálculo seguro sobre la navegación por las estrellas y nunca estuvo cómodo con el astrolabio y otros artefactos para medir los cuerpos celestes. Sobre todo, él era maestro en la lectura de los signos de la naturaleza, como el comportamiento de las aves, el olor del aire, el color del cielo, la condición de los mares, la presión que él sentía en sus articulaciones, restos flotantes y más. Los navegantes exitosos eran aquellos que sobrevivían "leyendo" a la naturaleza. Colón era exitoso en aquello y además agregaba el predecir los huracanes.

Alimentación

La dieta de los marineros españoles consistía en agua, vinagre, vino, aceite de oliva, melaza, queso, miel, pasas, arroz, ajo, almendras, pan de mar, legumbres secas tales como garbanzos, lentejas, porotos, sardinas saladas y en barriles, anchoas, bacalao salado y carnes saladas (vacuno y cerdo), harina. El aceite de oliva y tal vez las aceitunas, se guardaban en recipientes de barro cocido. Todas las demás provisiones se guardaban en barriles de madera. Se guardaban en la bodega del barco, la sección más seca de la cual normalmente era reservada para aquellos barriles que contenían provisiones secas. Un tonelero era el responsable de mantener los barriles lo más seguros posible, un desafío imposible.

El Santiaguillo

La comida, mayormente cocinada, era servida en una gran cuenco de madera colectivo. Consistía en carne pobremente cocinada con los huesos, los marineros las atacaban con fervor, tomándolas con sus dedos por no tener tenedores ni cuchillos. Los pedazos grandes de carne eran cortados con el cuchillo que cada marinero portaba.



La Niña

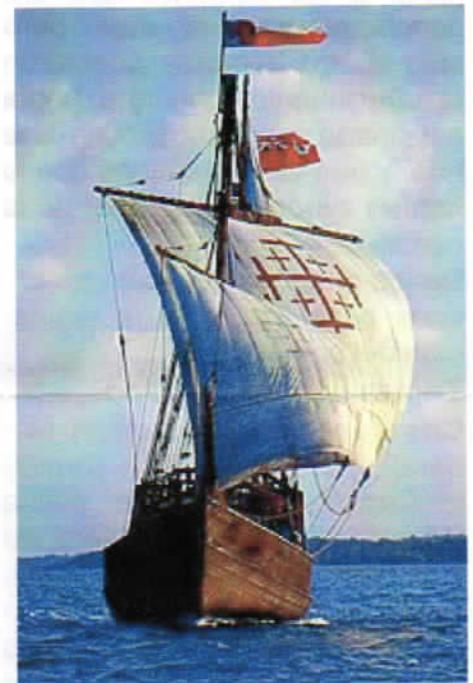
La *Niña* era la favorita de Colón y por una buena razón. Fue bautizada con el nombre de *Santa Clara* en homenaje a la santa patrona de Moguer. En aquellos días, era costumbre que los navíos españoles tuvieran un nombre religioso pero, generalmente, eran conocidos por un apodo, el cual podía ser una forma femenina de su nombre principal o de su puerto de origen.

Santa Clara fue siempre la *Niña*, por su dueño Juan Niño de Moguer. Vicente Yañez fue su capitán en el primer viaje de Colón y posteriormente descubrió el Amazonas en un viaje independiente. Construida en la Ribera de Moguer, un estuario en el río Tinto, ahora embancado, la *Niña* efectuó el primer viaje en forma completa trayendo a Colón de vuelta a casa.

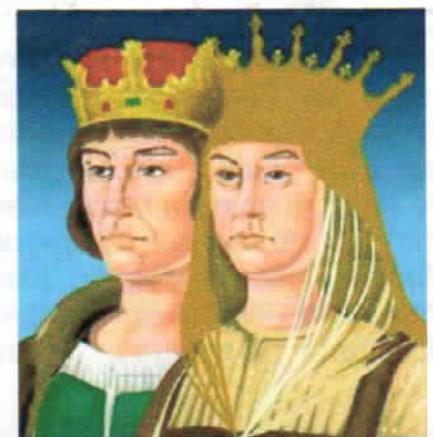
Acompañó a la gran flota del segundo viaje a la Española y Colón la seleccionó entre 17 navíos como su nave insignia en un viaje de exploración a Cuba; finalmente adquirió la mitad de éste. Fue el único velero en las aguas de las Indias Occidentales que sobrevivió a

un huracán en 1493, cuando en 1496 llevó al Almirante y a 120 pasajeros de regreso a España.

De ahí fue contratada para un viaje no autorizado a Roma siendo capturada por un corsario cuando abandonaba el puerto de Cagliari y dejado al ancla en Cabo Pula, Cerdeña. Allí fue desprovisto de sus armamento y tripulación. Su Capitán, Alonso Medel, escapó con algunos hombres, robó un bote, remó de vuelta a la *Niña*, cortó sus amarras y se hizo a la mar. Volvió a Cádiz a principios de 1498 a tiempo para zarpar a la Española como vanguardia en el tercer viaje



de Colón. En 1500 se encontraba en Santo Domingo. Lo último que se supo de la *Niña* fue de un viaje con mercaderías a la Costa de las Perlas en 1501. La *Niña* completó al menos 25.000 millas bajo el comando de Colón.



Ministro Carvajal 28, Caleta de Providencia
Ciudad de Santiago

www.naosantiago.hermandadde lacosta.cl

Teléfono: 236 0225

Fax: 236 0225



Las Tripulaciones

 Contrariamente al mito popular, la tripulación de Colón en su primer viaje no era un montón de asesinos. Eran principalmente "pueblerinos" de Andalucía y casi todos marinos experimentados. Es verdad que los soberanos españoles ofrecieron la amnistía a los convictos que engancharan para el viaje, pero sólo cuatro hombres aceptaron el ofrecimiento: uno que había asesinado a un hombre en una riña, y tres de sus amigos que lo habían ayudado a escapar de la cárcel.

De los cuatro viajes, sólo se conoce completamente la tripulación del primer viaje.

Tripulación Santa María.

Cristóbal Colón (Capitán General); Juan de la Cosa (Dueño y Capitán); Diego de Arana (Maestro de Armas); Pedro de Gutiérrez (Administrador Real); Rodrigo de Escobedo (Secretario de la Flota); Rodrigo Sánchez (Contralor); Diego de Salcedo (Criado de Colón); Luis de Torres (Intérprete); Rodrigo de Jerez; Alonso Chocero; Alonso Clavijo; Andrés de Yruenes; Antonio de Cuellar (Carpintero); Bartolomé Biues; Bartolomé de Torres; Bartolomé García (Contra maestre); Chachu (Contra maestre); Cristóbal Caro (Herrero); Diego Bermúdez; Diego Pérez (Pintor); Domingo de Lequeitio; Domingo Vizcaino; Gonzalo Franco; Jacomel Rico; Juan (Criado); Juan de Jerez; Juan de la Placa; Juan Martínez de Acoque; Juan de Medina; Juan de Moguer; Juan Ruiz de la Peña; Juan Sanchez (Cirujano Barbero); Lope

Martín de Urtubia; Pedro de Terreros (Camarero); Pero Niño (Piloto); Pedro Izquierdo; Pedro de Lepe; Rodrigo Gallego (Criado)

Tripulación Pinta

Martín Alonso Pinzón (Capitán); Francisco Martín Pinzón (Patrón); Cristóbal García Xalmiento (Piloto); Cristóbal Quintero (Dueño de la nave); Francisco García Vallejo; García Hernández (Camarero); Gómez Rascón; Juan Bermúdez; Juan Quintero; Juan Rodríguez



Bermejo; Pedro de Arcos; Alonso de Palos; Álvaro Pérez; Antón Calabres; Bernal (Criado); Diego Martín Pinzón; Fernando Méndez; Francisco Méndez; Gil Pérez; Juan Quadrado; Juan Reynal; Juan Verde de Triana; Juan Vecano; Maestre Diego (Cirujano); Pedro Tegero; Sancho de Rama.

Tripulación Niña:

Vicente Yañez Pinzón (Capitán); Juan Niño (Dueño y Capitán); Francisco Niño; Bartolomé Roldan (Aprendiz de Piloto); Alonso de Morales (Carpintero); Andrés de Huelva; Bartolomé García (Contra maestre); Diego Lorenzo; Fernando de Triana; García Alonso; Juan Arias (Camarero); Juan Arraes; Juan Romero; Maestre Alonso (Cirujano Barbero); Miguel de Soria (Criado); Pedro de Soria; Pero Arraes; Pero Sánchez; Rodrigo Monge; Sancho Ruiz (Piloto).

Paga de los marineros

 Los salarios de la tripulación en el primer viaje fueron acordados de la siguiente manera:

- Capitanes y Pilotos = 2.000 maravedíes mensuales.
- Marineros de primera = 1.000 maravedíes mensuales.
- Marineros de segunda y grumetes = 666 maravedíes mensuales.

Para tener una idea del valor de los salarios, tengamos a la vista las siguientes comparaciones:



La onza de Oro:

3.000 maravedíes en 1492 y US\$ 260 en 1999.

La onza de Plata: 100 maravedíes en 1492 y US\$ 5.30 en 1999.

El bushel de Trigo: 73 maravedíes en 1492 y US\$ 3.50 en 1999.



¿A que velocidad viajaron?

 Como se puede deducir, la velocidad de navegación de los veleros varía considerablemente de acuerdo con la velocidad del viento. Durante varios días los buques de Colón deben haber mantenido un promedio diario de un poco menor de 4 nudos. Esa velocidad era la normal para los veleros de ese período, por lo que hacer 90 a 100 millas diarias era lo típico y 200, algo fenomenal.