

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL



**VICENTE YÁÑEZ PINZÓN
Y
LA CARABELA *SAN BENITO***

CUADERNOS MONOGRÁFICOS DEL INSTITUTO
DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL, N.º 53
MADRID, 2007

CAPÍTULO I

EL DESCUBRIMIENTO DE AMÉRICA

En el período que media entre los años de 1454 y 1460 nacía en la villa de Palos un nuevo vástago de Martín Alonso Pinzón y su mujer Mayor Vicente (1). Se trataba de Vicente Yáñez Pinzón, que con el tiempo sería famoso navegante y descubridor como sus otros hermanos Martín Alonso Pinzón, el primogénito, y muy en segundo lugar Francisco Martín Pinzón. El mayor de los Pinzones era ya en los años anteriores al descubrimiento de América el más famoso e influyente marino y armador de las marismas de los ríos Tinto y Odiel. A la sombra de su hermano mayor, Vicente Yáñez siguió sus pasos como marino y con el tiempo lo superaría como hombre de mar y descubridor (2). No abundan las referencias sobre la vida y hechos del joven Vicente antes

(1) El historiador Juan Manzano fija la fecha del nacimiento de Vicente Yáñez Pinzón entre los años de 1462 y 1463, «...pues en la probanza del fiscal de 1513 declara tener “más de cincuenta años”...» (MANZANO, J. y A.M.: *Los Pinzones y el descubrimiento de América*, tomo I, pág. 14). Por mi parte sugiero que su nacimiento debió ser unos años antes, pues en 1476-1477 Vicente Yáñez Pinzón es ya capitán de una carabela armada, como luego se verá. Esta hipótesis no se opone a la declaración del propio Pinzón, tendría en 1513 entre 50 y 59 años, y le permite haber cumplido de 16 a 22 años cuando recibió el mando de dicha carabela.

(2) MANZANO, J. y A.M.: Ob. cit., tomo I, págs. 5 a 8. Que cita a: GOULD, A. y PEÑA, J. de la: «*Nueva lista documentada de los tripulantes de Colón en 1492*», en *Boletín de la Real Academia de la Historia*, tomo 170; MURO, A., PÉREZ-EMBID, F. y MORALES, F., versión de LLAVADOR, J., TORRES, B. y MATICORENA, M.: *Pleitos colombinos*.

del descubrimiento de América. En marzo de 1477 don Fernando el Católico, Rey consorte de Castilla y heredero de la Corona de Aragón, recibía una denuncia de los consellers de Barcelona: tres carabelas castellanas armadas, después de haber sido bien acogidas y avitualladas en Barcelona como corresponde a súbditos de Su Alteza, habían apresado el cargamento de varias fustas del Principado y de un ballener (3) propiedad de Galceran Andreu. Dos de dichas carabelas iban mandadas por Diego de Mora y Juan Rodríguez Soriano, ambos vecinos de Sevilla, la tercera por Vicente Yáñez Pinzón, vecino de Palos. Las dos primeras naves eran respectivamente propiedad del mariscal Fernan Arias de Saavedra, y de su hermano Pedro Vázquez de Saavedra, caballeros veinticuatro de Sevilla; de la tercera era armador Gonzalo de Estúñiga, así mismo caballero veinticuatro de Sevilla, alcalde mayor de las villas y lugares de Andalucía del señorío de los condes de Miranda y Plasencia y alcaide de la fortaleza de la villa de Palos también del mismo señorío (4). La reacción de D. Fernando el Católico no se hizo esperar, el 14 de abril firmaba una provisión en Madrid, dirigida a todos sus súbditos pero en especial a las gentes de mar, por la que amenaza con «...grandes y graves penas civiles y criminales...» a los que atentasen contra los bienes de súbditos aragoneses, sicilianos, venecianos y de otros príncipes aliados (5).

(3) El término de fusta es nombre genérico que se aplicaba en la Edad Media a naves de menor porte, principalmente propulsadas a remo y con vela auxiliar. El ballener es un bajel de origen cántabro que más tarde se extendió al Mediterráneo. Eran naves de propulsión mixta de vela y remo, alargadas y de poco francobordo, con o sin cubierta en función de su arqueo, que se emplearon desde la edad media hasta principios del XVI en la marina mercante y armadas en la guerra y en el corso. En la época que nos ocupa su arqueo solía oscilar entre 25 y 70 toneladas. (ALÁEZ ZAZURCA, José Antonio: *La arquitectura naval y la navegación en la época del descubrimiento*, págs. 99 y 100; CASADO, J.L.: *Los barcos del Atlántico ibérico en el siglo de los descubrimientos. Aproximación a la definición de su perfil tipológico*, págs. 136, 137 y 141; MONLEÓN, Rafael: *Construcciones navales bajo su aspecto artístico*.

(4) COLL Y JULIÁ, N.: *Vicente Yáñez Pinzón, descubridor del Brasil, corsario en Cataluña*, citado por MANZANO, J. y A.M.: Ob. cit., tomo I, págs. 16 a 20; tomo III, págs. 1 y 2.

- En mi opinión el acto no es de corso sino de piratería.

(5) A.G.S. Registro del Sello, 1477-IV. *Carta del Rey Católico a todas las autoridades, de mar y tierra, del Reino de Castilla para que no se cometan actos de piratería contra súbditos del rey de Aragón y de otros países amigos*, fol. 142. Citada por MANZANO, J. y A.M. en su obra citada, tomo I, págs. 18 a 20, y cuyo texto se incluye en el tomo III, págs. 3 y 4. Manzano destaca la gravedad de la acción ya que antes, el 2 de febrero de 1475, las Católicas Majestades habían firmado una provisión por la que ordenaban que los súbditos de la corona de Aragón fuesen tratados cómo si ya fuesen sus vasallos y cómo los súbditos de Castilla y León.

En 1479 ambos hermanos Martín Alonso y Vicente Yáñez Pinzón, embarcados en la carabela *Condesa* cuya armador pudiera ser, en opinión del historiador Juan Manzano, la condesa de Plasencia, apresaron un ballener cargado de trigo y otras mercancías propiedad de comerciantes ibicencos y súbditos del reino de Aragón. Las mercancías fueron embargadas por el concejo de la villa de Palos al regreso de los dos hermanos (6).

Años más tarde, el genovés Cristóbal Colón conseguía entrar al servicio de la Corona de Castilla para intentar llegar a las Indias por el Occidente abriendo una nueva ruta alternativa a la portuguesa. Después de sufrir diversas vicisitudes y contrariedades vencidas con su genio, tesón y voluntad, y el apoyo, entre otros, del contador mayor de Castilla Alonso de Quintanilla y del secretario de raciones de la corona de Aragón Luís de Santángel, el 17 de abril de 1492, meses después de la rendición de Granada, se firmaban las Capitulaciones de Santa Fe entre los Reyes Católicos y el que será el primer almirante de Indias. El 30 de abril la Reina Católica dicta las órdenes neces-

(6) A.G.S., Registro General del Sello: *Comisión al asistente de Sevilla sobre el apresamiento de un ballener de unos vecinos de Ibiza, cargado de trigo y otras cosas por Martín Alonso y Vicente Yáñez Pinzón*, texto en MANZANO, J. y A.M.: Ob. cit., tomo III, págs. 3 a 7.

- No era el primer acto de piratería en que se veía envuelta la carabela *Condesa*. Un año antes, Juan Martínez de la Monja también vecino de Palos, al mando de dicha carabela y en conserva de otra de la misma procedencia, asaltó una nave bretona, en aguas de Galicia, y se apoderó de toda su carga. (MANZANO, J. y A.M.: Ob. cit., tomo I, págs. 8 a 11, que cita a GIL, J.: *Marinos y mercaderes de Indias (1499-1504)*).

- Manzano presenta otros casos de piratería, tomados de diversas fuentes, cómo el apresamiento de naves de San Juan de Luz e inglesas por bajeles procedentes de Huelva, Palos y Moguer. En contrapartida también el apresamiento de una nave de Moguer con destino a Génova por un vecino de Fuenterrabía. El mismo historiador explica, que no justifica, estos actos de piratería en los que se vieron envueltos los Pinzones, por la angustiosa situación de escasez en que se encontraban las villas de las marismas del Tinto y el Odiel. (MANZANO, J. y A.M.: Ob. cit., tomo I, págs. 20 a 26; y tomo III, págs. 8 y 9.).

- Por mi parte añado que los actos de bandidaje no se cometían solo por la gente de mar. Los desórdenes y anarquía, que especialmente aprovechaban en su beneficio los poderosos, eran mayores tierra adentro, de forma que entre 1476 y 1485 se dictaron las ordenanzas y resoluciones que regularon la creación y organización de la Santa Hermandad. Tampoco los reinos ibéricos eran una excepción, similares circunstancias se daban en Francia, Inglaterra, las repúblicas italianas y los estados alemanes.

rias para la organización de la armada que deberá llevar a los expedicionarios. Colón sale de la corte el 12 de mayo con dichas órdenes, la confirmación de su título, su pasaporte y las credenciales para el Gran Khan y otros Reyes que pudiese encontrar en su camino. Llega a la villa de Palos el 22 del mismo mes y al día siguiente se publican las órdenes en la Iglesia de San Jorge para general conocimiento.

De acuerdo con las órdenes reales, la villa de Palos, que no había cumplido su obligación de poner dos carabelas al servicio de la corona durante un año, debía contribuir a la armada con dos carabelas. Fueron estas: la llamada *Santa Clara*, en honor de la patrona de Moguer, mejor conocida cómo la *Niña* por su propietario Juan Niño, vecino de Moguer, y de casi 55 toneles de arqueo; y la *Pinta*, propiedad de Cristóbal Quintero pero que pudo haber pertenecido a la familia Pinto de la villa de Palos, que arquearía unos 65 toneles. Colón por su parte y en virtud de los poderes que le habían sido concedidos fletaba, cómo nave capitana, a la nao de 100 toneles de arqueo *Santa María*, alias la Gallega, a la sazón fondeada en Palos bajo el mando de su propietario Juan de la Cosa, vecino del Puerto de Santa María (7).

Tomó más tiempo el formar el rol de las tripulaciones de las tres naves. La gente de mar de la zona desconfiaba seriamente del éxito de la expedición, de forma que el problema parecía no tener fácil solución. El almirante genovés se ve obligado a esperar, alojado en el convento de la Rábida, la vuelta del prestigioso navegante de Palos, Martín Alonso Pinzón, a la sazón en viaje a Roma y que, en opinión de fray Antonio de Marchena, guardián de dicho monasterio y protector del genovés, era la única persona cuyo prestigio podría vencer la reluctancia de sus paisanos. En junio de 1492 vuelve de Roma Martín Alonso Pinzón y, puesto en antecedentes, acepta participar en la empresa como capitán de la carabela *Pinta*. Martín Alonso convence a su hermano Vicente para que acepte el mando de la tercera nave la carabela *Niña*. La noticia de la participación de los tres hermanos Pinzones, pues Francisco se enroló a su vez como maestre de la *Pinta*, corrió pronto por la región.

(7) MANZANO, J. y A.M.: Ob. cit., tomo I, págs. 29 y 30, y 43 y 44; MARTÍNEZ-HIDALGO, J. M.: *Las naves de Colón*, págs. 75 a 84, 91 a 92, 158 a 166, y 186; MORÉU, J.M.: *La navegación en la época del descubrimiento*, en *La arquitectura naval y la navegación en la época del descubrimiento*, págs. 179 a 183.

No fue fácil para los Pinzones completar las tripulaciones de sus naves. A pesar de su prestigio muchos hombres de mar no aceptaron la invitación para embarcarse. Mientras continuaban las gestiones y se presionaba a parientes, deudos y amigos, se ganaba tiempo en el recorrido y armamento de las tres naves. Finalmente, a finales de julio quedaba la armada lista para zarpar y se completaba el rol de las tripulaciones. El 2 de agosto de 1492, después de asistir a la celebración de la festividad de Nuestra Señora de los Ángeles, patrona del monasterio de la Rábida, y convenientemente preparados los expedicionarios con la confesión y comunión, se dio la orden de embarcar a las dotaciones y de poner en franquía las naves. Poco antes del amanecer del día siguiente, llevados por la marea vaciante y la corriente del río Tinto, la armada levó anclas, descendió por el canal de Palos y, después de doblar la barra de Saltés a las 8 de la mañana, se daba a la vela en el golfo de Cádiz en demanda de las islas Canarias (8).

La carabela *Niña*, que todavía mantenía su aparejo latino, llevaba una dotación de 20 hombres, además de su capitán Vicente Yáñez Pinzón: Juan Niño, su propietario, que servía como maestre, Sancho Ruiz de Gama como piloto, Bartolomé García como contra maestre, Diego Lorenzo como alguacil y despensero, el cirujano maestre Alonso, el carpintero Alonso de Morales, siete marineros, seis grumetes y Miguel de Soria grumete y paje del capitán (9).

El 12 de agosto arriba la carabela *Niña*, en conserva de la nao *Santa María*, a las costas de la isla de la Gomera. La carabela *Pinta*, que ha sufrido daños en el timón y hace algo de agua, se ha desviado por orden del almirante a la isla de Gran Canaria, para reparar sus averías. Una vez tomadas las disposiciones necesarias para hacer la aguada, recoger leña y acopiar víveres frescos, Colón se embarca en la *Niña* para ir a Las Palmas, preocupado sin duda por el estado de la *Pinta*, donde llega el 25 de agosto. Las reparaciones de esta última debían estar muy adelantadas porque una semana más tarde se hacen a la mar las dos carabelas y recalán en la Gomera el 2 de septiembre, se ha aprovechado la estancia de la *Niña* en Las Palmas para aparejarla como carabela

(8) MANZANO, J. y A.M.: Ob. cit., tomo I, págs. 29 a 48; MORÉU, J.M.: Ob. cit., págs. 183, y 191 a 193.

(9) MANZANO, J. y A.M.: Ob. cit., tomo I, pág. 45; MARTÍNEZ-HIDALGO, J.M.: Ob. cit., págs. 148 y 149, 160 a 163; que citan a Alicia GOULD: Ob. cit; MORÉU, J.M.: Ob. cit., pág. 185.

redonda. Completada la aguada y el acopio de víveres y leña, y recibidas las instrucciones de marcha por los capitanes de las dos carabelas, se levó la armada el 6 de septiembre con rumbo Oeste en su etapa definitiva por el llamado Mar Tenebroso en demanda de la isla de Cipango y las tierras de Catia (10).

Navegaron las tres naves hacia el Oeste, salvo cuando los vientos o su falta no lo permitían. La nao *Santa María*, que solo ceñía siete cuartas y aún abatía una cuarta más y era menos velera que las dos carabelas, marcaba el rumbo y la marcha de la armada. El 16 de septiembre entraron en el mar de los Sargazos que tomaron por hierba y signo seguro de la proximidad de la tierra. El 25, a la puesta del sol, Martín Alonso Pinzón anunció que veía tierra al Sudoeste, la tripulación de la *Niña*, cómo la de las otras dos naves, vieron lo que parecía ser tierra a unas 25 leguas, de forma que al día siguiente el almirante ordenó caer cuatro cuartas a babor para seguir rumbo al Sudoeste. El 27 de septiembre después de comprobar que había sido una ilusión, volvió la armada a tomar el rumbo al Oeste (11).

(10) MANZANO, J. y A.M.: Ob. cit., tomo I, págs. 48 a 51; MARTÍNEZ-HIDALGO, J.M.: Ob. cit., pág. 188; MORÉU, J.M.: Ob. cit., págs. 193 y 194. Estos autores, a partir de este punto, citan a fray Bartolomé de las Casas en su *Historia de las Indias* y el *Resumen del diario de Colón o Libro de la primera navegación*, entre otras obras. En particular el profesor Manzano añade abundantes citas de los *Pleitos colombinos* y de los trabajos de Alicia Gould.

- El profesor Manzano deja a la nao *Santa María* y a la carabela *Niña* haciendo la aguada en la Gomera y no explica como hace Colón el viaje de más de 100 millas desde esta isla hasta Las Palmas. Por su parte Martínez-Hidalgo y Moréu hacen salir a las dos naves de la Gomera para reunirse con la *Pinta* en Las Palmas, más tarde las tres naves recalarían en la Gomera para terminar la aguada. Ambas hipótesis son posibles, aunque no me parece probable que el almirante embarcase en algún barco de pesca para hacer la travesía entre la Gomera y Gran Canaria, teniendo a su disposición una nave tan marinera como la *Niña*. La estancia de esta última en el puerto de Las Palmas facilitaría la transformación de su aparejo de latino en redondo. La reunión de los tres capitanes durante una semana en Las Palmas parece aconsejable antes de empezar la gran aventura.

- Por otra parte resulta lógico dejar a la *Santa María* en la Gomera con su tripulación dedicada, no solo a hacer su aguada sino también a preparar la de las dos otras naves, darle un recorrido a la nave y tesar su aparejo, todo ello bajo el cuidado de su maestre y propietario Juan de la Cosa y del veedor real Pedro Sánchez de Segovia.

- El cambio de aparejo de la *Niña* también es tema de debate. En la copia del diario de Las Casas se dice el 9 de agosto: «Hicieron la *Pinta* redonda porque era latina». Se cree por muchos autores entre otros Martínez-Hidalgo que fue un error del transcriptor, basados en otros testimonios como el de Fernando Colón: «En Canarias se cambió a la *Niña* la vela de latina en redonda para que se siguiese a las demás naves con más seguridad y menos peligro».

(11) MANZANO, J. y A.M.: Ob. cit., tomo I, págs. 55 a 65; MARTÍNEZ-HIDALGO, J.M.: Ob. cit., pág. 146 y 188; MORÉU, J.M.: Ob. cit., págs. 194 a 198.

En la mañana del 6 de octubre cuando, probablemente, habían alcanzado la longitud de 62° 45' O, latitud 24° 40' N, Vicente Yáñez Pinzón se vio sorprendido por un disparo de lombarda realizado por la nao *Santa María*. Inmediatamente puso al paio a la *Niña*, casi al mismo tiempo que la *Pinta* que, como más veleras, abrían la marcha para que se acercase la nave almirante. Cuando la *Santa María* estuvo a la voz de las dos carabelas, comunicaba el almirante que el grupo vizcaíno de su tripulación amenazaba con arrojar al mar a su capitán si no ordenaba de inmediato la vuelta a España de la armada. El motín era resultado de no haber aceptado el almirante, la noche anterior, la sugerencia de Martín Alonso Pinzón de alterar el rumbo una cuarta a babor para arribar a la isla de Cipango (12). La resuelta actitud de los hermanos Pinzones, que amenazaron con abarloarse a la nave almirante, si fuese necesario para reducir a los revoltosos, y expresaron su deseo de seguir adelante hasta dar con tierra, abortó el intento de motín y la armada pudo seguir su rumbo (13).

En la madrugada del día 7 la carabela *Niña*, que abría la formación, tiró una lombarda e izó una bandera en el mástil para indicar que había avistado tierra, pero fue un espejismo pues por la tarde no se había visto tierra, aunque sí se vieron multitud de aves que venían del Norte y se dirigían al Sudoeste probablemente en demanda de tierra, de forma que el almirante determinó caer dos cuartas a babor y seguir durante dos días el rumbo Oeste Sudoeste. Pasados estos dos días sin novedad, al caer el día 9 de octubre y reunirse las naves cómo todas las noches según estaba ordenado, se puso de manifiesto que el descontento se había extendido también a las dos carabe-

(12) El profesor Manzano sugiere que Colón no aceptó la propuesta de Martín Alonso Pinzón porque suponía que su longitud la habían rebasado tres días antes. (MANZANO, J. y A.M.: Ob. cit., tomo I, págs. 67 a 75).

(13) En la probanza del fiscal de 1515 el testigo García Vallejo atribuye a Vicente Yáñez Pinzón las siguientes palabras: «Andemos, señor, hasta dos mil leguas, y si aquí no halláramos lo que vamos a buscar, de allí podremos dar vuelta». (FERNÁNDEZ NAVARRETE, M.: *Colección de los viajes y descubrimientos ... desde fines del siglo XV*, tomo III, pág. 550; y MANZANO, J. y A.M.: Ob. cit., tomo I, pág. 78 que cita los *Pleitos colombinos*).

- En la probanza del fiscal de 1535 el testigo Hernán Pérez Mateos, primo de los Pinzones pone en boca de Martín Alonso Pinzón las siguientes palabras: «Señor, ahorque vuestra merced media docena de ellos o échelos a la mar, y si no se atreve, yo y mis hermanos abarloaremos sobre ellos y lo haremos, que armada que salió con mandado de tan altos príncipes no había de volver atrás sin buenas nuevas». (MANZANO, J. y A.M.: Ob. cit., tomo I, págs. 78 a 82, que cita los *Pleitos colombinos*); MORÉU, J.M.: Ob. cit., pág. 198.

las. Los cálculos de estima de los pilotos y de los hermanos Pinzones indicaban que se habían recorrido bastante más de 800 leguas, cuando se esperaba dar con tierra a las 700 leguas. Por otra parte la evidente falta de seguridad del almirante, puesta de manifiesto durante los últimos sucesos, terminó de minar el ánimo de la armada. En esta situación los capitanes de las dos carabelas, Martín Alonso y Vicente Yáñez Pinzón, se llegaron a bordo de la *Santa María*, para celebrar un consejo con el almirante en su cámara. Se acordó continuar la navegación durante tres días más y si no se daba con tierra, terminado ese plazo, retornar a Castilla. Volvieron los dos hermanos a sus naves para convencer a sus tripulaciones y, logrado el acuerdo, se continuó la navegación, cayendo una nueva cuarta a babor para seguir el rumbo Sudoeste cuarta al Oeste (14).

Durante el día 11 de octubre se vieron desde la *Niña* signos evidentes de la cercanía de tierra, entre otros un palo cargado de escaramujos. Señales similares se vieron también desde la otra carabela, cañas, un palo y hierbas, y desde todas las naves se vio abundancia de pájaros. A la puesta del sol se ordenó caer tres cuartas a estribor y seguir el rumbo del Oeste. A las diez de la noche de ese día el almirante, desde la toldilla, vio una lumbre aunque tan débil que no quiso hacerlo público, pero se la señaló a Pero Gutiérrez, reposero de estrados del Rey, que alcanzó a verla y a Rodrigo Sánchez de Segovia, veedor de la armada, que no pudo verla por su posición. A las dos de la mañana del viernes 12 de octubre de 1492 el vigía de la *Pinta*, Juan Rodríguez Bermejo conocido como Rodrigo de Triana, dio la voz de ¡Tierra!. Según lo ordenado, la carabela disparó una lombarda e izó su bandera para llamar la atención del almirante. Se ordenó reducir vela y se puso la armada al pairo, con el treo en facha, al redoso de lo que parecía isla para esperar la luz del día para desembarcar. Nadie debió de dormir el resto de la noche. Con las primeras luces del día desembarcó el almirante con la bandera real acompañado de los oficiales de su nave, entre otros el veedor real Rodrigo Sánchez de Segovia y el escribano de la armada Rodrigo de Escobedo. De las dos carabelas también desembarcaron sus capitanes Martín Alonso y Vicente Yáñez Pinzón y sus oficiales, los dos capitanes llevaban sendas banderas con la cruz verde y las iniciales F e Y coronadas que servía de enseña a la armada. Tomó

(14) MANZANO, J. y A.M.: Ob. cit., tomo I, págs. 86 a 94; MORÉU, J.M.: Ob. cit., págs. 198 y 199.

posesión de la isla el almirante en nombre del Rey y Reina de Castilla, y se levantó el acta consiguiente por el escribano de la armada, sirviendo de testigos los presentes, que en esta ocasión pidieron perdón al almirante por las ofensas que le habían hecho (15). La isla que llamaban los indios Guanahani, recibió el nombre de San Salvador y la describió Colón como relativamente grande, muy verde y plana, con agua abundante y rodeada por una restinga (16).

No paró mucho el almirante en la isla recién descubierta, el día 13 se hacían a la vela con rumbo Sudoeste en demanda de Cipango o más bien de la tierra firme si la longitud de Cipango había sido superada. Pronto surgió un grupo de islas en el horizonte y la armada se dirigió hacia la que parecía mayor, a la que llamó Santa María de la Concepción (17). Más tarde las llamadas Fernandina (Yuma o Long-Island) e Isabela (18). En esta última tiene la armada noticias de otras tierras o islas que son grandes y tienen muchas riquezas, llamadas Colba o Cuba y Bohío. El 24 de octubre se hacen de nuevo a la vela con rumbo Oeste en demanda de la isla o tierra de Cuba, a la caída de la tarde Colón fija su posición al Oeste Sudoeste del cabo Isleo en la Isabela y 20 millas al Sueste del cabo Verde en la Fernandina. El 26 surgían al sur de las islas de Arena (grupo de las Ragged) para levarse al amanecer del 27 con rumbo Sur Sudoeste, y arribar el domingo 28 a la costa norte de la isla

(15) COLÓN, Hernando: *Vida del Almirante*, citado por MANZANO, pág. 102.

(16) MANZANO, J. y A.M.: Ob. cit., tomo I, págs. 95 a 102; MARTÍNEZ-HIDALGO, J.M.: Ob. cit., pág. 188; MORÉU, J.M.: Ob. cit., pág. 199.

- No hay acuerdo respecto a la localización de la isla de San Salvador. Durante mucho tiempo parecía prevalecer la hipótesis de que era la anterior isla de Watling, renombrada de San Salvador en 1926 por este motivo. Últimamente se han realizado trabajos de simulación en ordenador que parecen demostrar que la isla en que por primera vez desembarcó la armada del almirante Colón fue la de Samana Cay, con un grado menos de latitud, hipótesis que ya se había propuesto en 1882. Me inclino por esta última hipótesis aunque sólo conozco el resumen del trabajo, publicado en el *National Geographic Magazine*, vol. 170, No. 5 de noviembre de 1986. En cualquier caso ambas islas están en el centro de las Lucayas o Bahamas.

(17) En la primera hipótesis mencionada en la nota 15, esta sería la llamada actualmente Rum Cay, en la segunda hipótesis la llamada Crooked.

(18) En la primera hipótesis mencionada en la nota 15, esta sería la llamada actualmente Crooked, en la segunda hipótesis la conocida por Fortune.

de Cuba a la que Colón llamó Juana en honor del príncipe heredero. Durante varios días exploraron la costa noreste de la isla y el 30 de octubre el almirante anotó la latitud de 42°N (19).

Las primeras exploraciones y la información que creen recibir de los indios convencen al almirante y a Martín Alonso Pinzón de que han llegado a tierra firme o al Cathay, de forma que Colón envía, el 2 de noviembre, a dos mensajeros hacia el interior con cartas y regalos para el Gran Khan. Entre tanto se exploraba la costa en busca de especias, con poco éxito, y se mostraba a los nativos oro y perlas que dijeron se encontraban en abundancia en una isla que llamaban Bohío (20).

El día 5 de noviembre volvieron los enviados sin haber localizado al rey de la región ni ciudad alguna. Ese día se varó en una playa del río de Mares la nao *Santa María* para limpiar sus fondos, la misma operación se hizo días más tarde con las dos carabelas. A partir del día 12 el almirante hizo varios intentos, malogrados por las corrientes y vientos contrarios, de navegar hacia el este en demanda de las islas de Baneque o Babeque, donde los indios aseguran había mucho oro. El miércoles 21 vuelve a anotar una latitud de 42°EN (21), ese día la carabela *Pinta* se separó de la armada sin permiso del almirante y se dirigió hacia el Sudeste. El almirante estuvo durante la noche al paio y con faroles encendidos esperando su vuelta. Vicente Yáñez Pinzón con la carabela *Niña* de su mando, a pesar de ser tanto o más velera que la *Pinta*, continuó en conserva de la nao almirante (22).

(19) Su situación debía ser la de 21° 30'N, error de 1230 millas náuticas demasiado grande para un marino experimentado, que, por cierto, raramente da entrada a las alturas en su diario. El capitán de navío Moréu, en su obra citada, atribuye el error a una acción premeditada del almirante para evitar que otros conociesen la latitud de sus descubrimientos. Esta actitud que, en mi opinión, sería desleal hacia sus soberanos, (véase el prólogo de su Diario), puede estar muy en línea con su carácter desconfiado y poco franco con sus iguales y subordinados.

A este tipo de abusos de falta de información o información falsa de los pilotos y navegantes se puso fin en 1536 (leyes XXXVIII y XXXIX del título XXIII, libro IX de la *Recopilación de leyes de los reinos de las Indias*, tomo III, pág. 286).

(20) MANZANO, J. y A.M.: Ob. cit., tomo I, págs. 105 a 110; MORÉU, J.M.: Ob. cit., pág. 204.

(21) Véase nota 19.

(22) MANZANO, J. y A.M.: Ob. cit., tomo I, págs. 110 a 115; MORÉU, J.M.: Ob. cit., pág. 205.

Es la primera vez que los dos hermanos mantienen actitudes tan contrarias. Parece que fue una desertión inesperada, fruto de las circunstancias de la navegación, sin tiempo para consultar con su hermano. En cualquier caso, Vicente Yáñez Pinzón mantuvo su lealtad al almirante, muy en línea con su comportamiento posterior en situaciones comprometidas.

Continuó la armada, reducida a dos naves, la exploración de la costa cubana, que el almirante tomaba por la tierra firme de Cathay. El 25 de noviembre fondearon en el surgidero que llamaron de Santa Catalina (23), donde había abundancia de grandes árboles. Se aprovechó la estancia para reponer el mástil y entena de mesana de la carabela *Niña*. El 5 de diciembre llegaron a la punta más oriental de Cuba y por causa de los vientos contrarios que les dificultaba poner rumbo al Este, hacia Baneque, determinó el almirante seguir el rumbo al Sueste cuarta al Este en demanda de la isla que llamaban los indios Bohío. Arribaron a sus costas y fondearon en el surgidero de San Nicolás el día 6 y, al día siguiente, en el que llamó de la Inmaculada Concepción. Este último surgidero lo sitúa con una anotación del día 13 en los 34°EN (24). A esta isla le puso el almirante el nombre de Española porque su naturaleza le recordaba la de Castilla.

El día 20 llegó al surgidero de la Mar de Santo Tomás (bahía de Acul) donde «...cabrían en el todas las naos del Mundo», según frase del almirante. Los nativos informan de la existencia de oro en la región de la isla que llamaban Cibao, el almirante lo tomó por Cipango y entendió que era otra isla que la Española. A las cero horas del día 25 de diciembre, cuando la armada bojeaba lentamente la costa en dirección del poblado de Guacanagarí, para visitar a su cacique, la *Santa María* encalló en unos bajos. La carabela *Niña* navegaba a milla y media a barlovento y a ella se dirigieron los marineros de la nao, embarcados en el batel por orden de Colón para dar un ancla por la popa, sin cuidar de la nao y de su almirante. Vicente Yáñez Pinzón no los admitió a bordo de su carabela, y los hizo volver a la *Santa María* acompañándoles con su barca que llegó primero. Una vez al costado de la nao se intentó ponerla a flote, y sólo cuando se vio que era imposible su salvamento, subió el almirante y su gente a bordo de la *Niña* (25).

(23) El capitán de navío Moréu sugiere su identificación con Cayo Mona.

(24) Su situación real era la de 19° 35'N. Martínez-Hidalgo, (ob. cit., pág. 190), atribuye el error una confusión de la Polar con la estrella Er Rai de Cefeo. A mí me parece más plausible la interpretación de José María Moréu (v. nota 19).

(25) MANZANO, J. y A.M.: Ob. cit., tomo I, págs. 117 a 122; MORÉU, J.M.: Ob. cit., págs. 206 a 208.

- Según el diario iba al timón de la nao un grumete, en contra de las instrucciones del almirante, aunque hubiera calma como ese día. En cualquier caso, demuestra una lamentable falta de orden y disciplina que no hubiese una persona de responsabilidad de guardia. Cabe también la interpretación de algunos autores, entre ellos del almirante Martínez Valverde según cita Moréu, de haber ocasionado una varada premeditada para poder dejar un destacamento en la Española.

Con los restos de la nao *Santa María*, incluida la artillería, batel, provisiones y semillas, ordenó el almirante construir un fuerte que se llamó de la Navidad donde quedarían un grupo de 39 de sus hombres como guarnición al mando del alguacil mayor de la armada Diego de Arana, con Pedro Gutiérrez y Rodrigo de Escobedo como tenientes. El 27 de diciembre unos indios trajeron la noticia de haber visto a la carabela *Pinta* en un punto al Este. Se envió una canoa y un marinero que volvieron el 1 de enero sin haber dado con ella. Desde el 30 de diciembre se preparaban los expedicionarios para la vuelta a Castilla, embarcando agua, leña y víveres frescos, determinado el almirante a volver sin la *Pinta*. También se embarcó todo el oro que le proporcionó el cacique Guacanagarí (26).

Al amanecer del 4 de enero se levó la *Niña* del surgidero de la Navidad con rumbo Este hacia un monte muy alto que en el horizonte parecía una isla y que llamó Montecristi. Ese día, en el diario, Colón reconocía que Cipango estaba en la Española, donde había «...mucho oro y especiería...». El día 6, bojeando la costa al Este, un vigía que vigilaba los posibles bajos avisto a la *Pinta* que llegaba viento en popa a algo más de 30 millas de Montecristi. Viró la *Niña* y volvió atrás al surgidero con la *Pinta* navegando en conserva. En tierra Martín Alonso Pinzón se disculpó declarando que se había separado contra su voluntad (aunque el almirante no le creyó). Había estado en la isla de Babeque donde no halló oro, luego en la Española y traía noticia de otra gran isla al Sur de la de Cuba que se llamaba Yamaca (Jamaica). Los días 7 y 8 de enero limpiaron y calafatearon los fondos de las dos carabelas que hacían algo de agua. Durante estos días trataron los hermanos de reconciliar a Martín Alonso con el almirante, pero sin ningún éxito pues este escribía el día 8 en su diario juicios muy duros sobre los hermanos Martín Alonso y Vicente Yáñez Pinzón (27).

El miércoles 9 de enero se inició el regreso a Castilla de los restos de la armada, que se dio a la vela con viento Sudeste y con rumbo al Lestenoreste hasta una punta de la costa que se llamó Roja. El día 12 fondeó por última vez

(26) MANZANO, J. y A.M.: Ob. cit., tomo I, págs. 122 a 126; MORÉU, J.M.: Ob. cit., págs. 207 y 208.

(27) Cristóbal Colón fue manifiestamente injusto con Vicente Yáñez, que fue siempre leal a su almirante aún en circunstancias difíciles.

- MANZANO, J. y A.M.: Ob. cit., tomo I, págs. 133 a 138; MORÉU, J.M.: Ob. cit., págs 208 y 209.



Retrato de Vicente Yáñez Pinzón del Museo Naval de Madrid.
Navegó desde muy joven y fue capitán de la carabela *Niña* en el Primer Viaje de Colón.
Posteriormente realizó otros viajes al Nuevo Mundo al mando de varios navíos aparejados
por él y sus familiares.

en una bahía situada entre dos cabos que se llamaron del Enamorado y San Vicente. Desembarcó el 13 un grupo de siete españoles al mando del piloto de la *Niña* que compraron arcos y flechas a los indios. Estos más tarde atacaron a los españoles y se originó una sangrienta reyerta en la que no murieron más indios porque lo impidió el piloto. El 16 de enero, antes del amanecer, se levantan definitivamente para iniciar su tornaviaje del que se llamó golfo de las Flechas (28).

La navegación transcurrió sin incidentes hasta las Azores. El 21 de enero arribó la *Niña*, que debía ir a barlovento, a la voz de la *Pinta* para hablar con el capitán. El 23 anota el almirante en el diario que tenían que esperar a la *Pinta* porque andaba mal de bolina por causa del mástil. Culpa a Martín Alonso por preocuparse más de buscar oro que de proveerse de un buen mástil de mesana en las Indias donde tantos había. En la *Niña* carteaban y echaban el punto los muchos expertos que iban a su bordo: el almirante Cristóbal Colón, su capitán Vicente Yáñez Pinzón, los pilotos Peralonso Niño y Sancho Ruiz de Gama, y el marinero Bartolomé Roldán que ya debía ser experto y más tarde fue piloto (29).

El 12 de febrero se levantó fuerte viento y mucha mar y se echó de ver las cualidades marineras de ambas carabelas. El 13 arreciaba el temporal y empezaron a capear a palo seco. El 14, con viento y mar en aumento, no hubo otro remedio que correr el temporal por popa y se hicieron votos de peregrinar a Guadalupe si se salvaban. Al caer la noche desapareció la *Pinta* que tam-

(28) Gould identifica a este piloto cómo Vicente Yáñez Pinzón, con el argumento que embarcado el almirante en la *Niña* no podía haber dos capitanes a su bordo. Yo estoy con la opinión de Manzano, el capitán de una nave no pierde su mando aunque viaje a su bordo el almirante de la armada hasta que termine la comisión recibida. Debió ser pues uno de los dos pilotos embarcados en la *Niña* en ese momento.

(29) El tornaviaje de las dos carabelas, al principio con rumbos del primer cuadrante hasta llegar a la latitud de las corrientes y vientos favorables del Oeste y luego con rumbo Este, salvo incidencias, es calificado con razón por el capitán de navío Moréu como «Uno de los hechos más impresionantes de pericia marinera».

- Los 48 días que duró el tornaviaje, salpicado en su última parte de violentos temporales, debió de ser una experiencia única para el grupo de avezados hombres de mar a bordo de la *Niña*, (a los ya citados hay que añadir dos maestros y dos contra maestros), recludos en una nave de poco más de 20 metros. Los comentarios sobre las experiencias vividas, las discusiones sobre el mejor trimado de velas, en «regata» con la *Pinta* y sin la rémora de la *Santa María*, la presencia del almirante y el peso de su experiencia, debieron de terminar de sazonar a Vicente Yáñez Pinzón, que actuaba ya sin la influencia de su hermano mayor, y que terminaría siendo uno de los más grandes navegantes de su época.

bién corría el temporal, a pesar de las señales que con faroles se hacían ambas carabelas (30). El 15 de febrero empezó a amainar el temporal y el 16 con las primeras luces avistaron la isla de Santa María en las Azores, en la que, por vientos contrarios, no pudieron llegar a fondear hasta el 18. Hubo diversas dificultades con las autoridades portuguesas locales que no se aclararon hasta el 22, en que comenzó la aguada y recogida de leña para hacerse a la vela el domingo 24 de febrero. El 3 de marzo les sobrevino un temporal que les rifó todas las velas y les obligó a correr por popa a palo seco, también se hicieron votos de peregrinar a Santa María de la Cinta en Huelva. El 4, en medio de la tormenta, conseguía el almirante recalcar en Lisboa. (31)

Escribió Colón a don Juan II rey de Portugal pidiendo audiencia y fue invitado a acudir a la corte que estaba a 9 leguas de allí. Recibía el rey a Colón el día 9 de marzo. Entretanto Vicente Yáñez Pinzón, que había recibido órdenes del almirante, ordenaba el recorrido de la carabela *Niña*, que harto lo necesitaba después de los temporales pasados. Volvió de la corte portuguesa el almirante el día 12 y al día siguiente, a las ocho de la mañana, se levaba la *Niña* con la vaciante y viento del Nornoroeste. Al amanecer del día 14 doblaban el cabo de San Vicente y 24 horas más tarde recalaban en la barra de Saltés. Durante la navegación Cristóbal Colón escribió una carta a los Reyes Católicos dando cuenta a SS.AA. de los descubrimientos realizados. Al mediodía del 16 de marzo de 1493, con la marea entrante, navegaban por la

(30) La *Pinta* arribaba al puerto de Bayona en la entrada de la ría de Vigo a finales de febrero, de forma que su tornaviaje sin escalas duraría menos de 40 días, hazaña propia del gran navegante que era su capitán Martín Alonso Pinzón. Este llegó con su salud muy quebrantada, pero tuvo la suerte de coincidir en Bayona con su hijo Arias Pérez y su primo Hernán Pérez Mateos, que volvían de Flandes, así como otros paisanos hombres de mar. Desde Bayona comunicó Martín Alonso Pinzón las nuevas de su vuelta y del descubrimiento de las Indias a los Reyes Católicos que estaban en Barcelona. Finalmente se hizo a la mar con la *Pinta* y recaló en el puerto de Palos el 15 de marzo de 1493, horas después que lo hiciera el almirante. Fue trasladado gravemente enfermo a una propiedad que tenía en Moguer y más tarde al monasterio de la Rábida, donde a los pocos días murió, y fue enterrado.

- Muchos historiadores coinciden en señalar que, preocupado por las posibles consecuencias de deserción de la armada de la carabela de su mando, Martín Alonso Pinzón instruyó a sus deudos y compañeros, durante su viaje y estancia en Bayona, en su versión de los hechos, como más tarde se puso de manifiesto en los pleitos colombinos.

- MANZANO, J. y A.M.: Ob. cit., tomo I, págs. 141 a 169. - Moréu, J.M.: Ob. cit. págs. 213 y 216.

(31) MANZANO, J. y A.M.: Ob. cit., tomo I, pág. 156; MORÉU, J.M.: Ob. cit., págs. 213 a 215.

ría hasta fondear en el puerto de Palos de donde habían salido el 4 de agosto del año pasado. Horas más tarde por una rara coincidencia fondeaba también la *Pinta*, la otra carabela que la villa de Palos había aportado a la gran aventura del descubrimiento de un nuevo mundo (32).

(32) MANZANO, J. y A.M.: Ob. cit., tomo I, págs. 156 a 161; MORÉU, J.M.: Ob. cit., págs. 215 a 217.

CAPÍTULO II

EL DESCUBRIMIENTO DEL BRASIL

Después de la partida de Cristóbal Colón para la Corte, que a la sazón estaba en Barcelona, para dar cuenta a los soberanos del éxito de su viaje, llegó a la villa de Palos un correo de la reina doña Isabel con órdenes para Martín Alonso Pinzón de presentarse en la Corte, para informar a SS.AA. y recibir el premio por sus servicios. El profesor Manzano cree muy acertadamente que, por la muerte de Martín Alonso, fue en su lugar a Barcelona Vicente Yáñez Pinzón donde recibió 17.000 maravedís en tres pagos, librados en el segundo semestre de 1493. El mismo profesor justifica la larga estancia en Barcelona de Vicente Yáñez como uno de los asesores de la Corona en las negociaciones con los embajadores de Portugal, doctor Pero Días y el caballero de la casa real Ruy de Pina, presentes en la Corte desde mediados de agosto. Pretendían los lusitanos que se dividiese el mar Océano, con sus tierras por descubrir, por el paralelo de las Canarias, reservándose para la Corona española las tierras al Norte de dicho paralelo. Aspiración denegada por sus Católicas Majestades que ya tenían en su poder la bula *Inter cætera II* del 4 de mayo de S.S. Alejandro VI que, a petición de la Corona española, dividía la mar Océana por una línea que pasaba a 100 leguas al oeste de las islas Azores y las de Cabo Verde. Por el Tratado de Tordesillas, 4 de junio de 1494, se corría la línea hasta el meridiano que pasaba a 370 leguas al oeste de las Azores (1).

(1) FERNÁNDEZ NAVARRETE, M.: *Colección de los viajes y descubrimientos ... desde fines del siglo XV*, tomo I, págs. 357 a 361 y 403 y 404; GARCÍA DEL VALLE, J.: *Retrato de un navío, el Nuestra Señora del Pilar de Zaragoza*, págs. 30 y 31; MANZANO, J. y A.M.: Ob. cit., tomo I, págs. 171 a 176 y 183 a 191; MORÉU, J.M.: Ob. cit., págs. 217 a 220.

No se tienen nuevas noticias de Vicente Yáñez Pinzón, probablemente vuelto a su villa de Palos a finales de octubre o principios de noviembre de 1493, hasta junio de 1495 en que una carta de los Reyes Católicos, dirigida a don Juan Rodríguez de Fonseca a la sazón obispo de Badajoz y encargado de la preparación de las armadas de descubrimiento y comercio con las Indias, en la que se hace referencia a un proyecto de viaje de descubrimiento de Vicente Yáñez. Se le encargaba a Fonseca en dicha carta la redacción de las capitulaciones que gobernarían la expedición que, por algún motivo, no llegó a realizarse. Entre tanto se llevaba a cabo el segundo viaje del almirante Colón, 25 de septiembre de 1493 a 11 de junio de 1496, en el que el Almirante descubrió la isla Dominica, fundó la ciudad de Isabela en la isla Española y encontró que el fuerte Navidad había sido destruido y muerta su guarnición, exploró las costas del sur de Cuba, Jamaica y la Española, y quizá descubrió la costa de Cumaná y la isla Margarita en la actual Venezuela (2).

En diciembre de 1495 se firmó un asiento entre el obispo de Badajoz don Juan de Fonseca, del consejo de SS.AA., con Vicente Yáñez Pinzón, vecino de Moguer, por el que éste servirá a sus altezas con dos carabelas: la *Vicente Yáñez* de 47 toneles y una tripulación de piloto más 40 hombres de mar y de armas; y la *Fraila* de 50 toneles con una tripulación de piloto y 40 marineros y hombres de armas. El flete se estipulaba en 110 maravedís mensuales por tonel; Vicente Yáñez como capitán de la armada recibía un sueldo de 20.000 maravedís anuales; los sueldos anuales de las dotaciones, incluidos los 15.000 maravedís de cada piloto, eran de 468.000 maravedís más 306.600 maravedís para su sustento y finalmente 6.000 maravedís anuales por cada carabela para su mantenimiento. Recibió Pinzón como adelanto 169.187 maravedís. El servicio comenzó el 1 de enero de 1496, la armada debía presentarse en Tortosa por entonces residencia de la Corte o, si SS.AA. hubiesen ya salido de esta villa, en Barcelona para recibir órdenes. No se fijaba en las estipulaciones una fecha límite para el servicio de la armada ni su naturaleza. Sugiere con

(2) MARTÍNEZ-HIDALGO, J.M.: Ob. cit., págs. 191 a 193; MORÉU, J.M.: Ob. cit., págs. 223 a 234; MANZANO, J. y A.M.: Ob. cit., tomo I, págs 178 a 183. - A.G.I. Patronato 9, ramo 11, fols. 89v y 91v, citados por MANZANO, ob. cit., tomo III, pág. 15. (El profesor Manzano defiende que en este viaje, entre noviembre de 1494 y enero de 1495, Colón llegó a tierra firme, en la costa de Cumaná, y a la isla Margarita donde descubrió un importante criadero de perlas que intentó mantener en secreto).

mucha razón el profesor Manzano que los servicios de Vicente Yáñez Pinzón estuvieron relacionados con las guerras de Nápoles y cita a Alicia Gould que descubre que ese año de 1496 un Francisco Pinzón, probablemente el tercer hermano, «lleva dineros [a Italia] para la paga de la armada de Nápoles»(3).

El 30 de mayo de 1498 se daba a la vela Cristóbal Colón, «en nombre de la Santísima Trinidad», desde Sanlúcar de Barrameda para iniciar su tercer viaje de descubrimientos. Navegó hacia las islas de Cabo Verde, se acercó al Ecuador, pero sin cruzarlo, y arribó a una isla que llamó de La Trinidad, barajó su costa sur y llegó al continente en la zona del golfo de Paria. Descubrió, (o redescubrió, véase la nota 2), más tarde las islas de Asunción (Tobago), Margarita y Cubagua. Finalmente pone rumbo a la Española donde arribó a la nueva colonia de Santo Domingo, donde se encontró con enfrentamientos entre el gobernador, su hermano Bartolomé, y el alcalde mayor, Francisco Roldán. El 18 de octubre de 1498 envió el Almirante dos, otros dicen que cinco, naves con noticias de sus descubrimientos y del motín de Roldán. Finalmente el 23 de agosto de 1500 arriba a la Española una armada mandada por Francisco de Bobadilla, comendador de Calatrava, nombrado nuevo gobernador y pesquisidor. Como resultado de las investigaciones mandó prender Bobadilla al Almirante, a su hijo Diego y a su hermano el adelantado Bartolomé que fueron devueltos a España en la carabela *La Gorda* con la *Nuestra Señora de la Antigua* en conserva. Llegados a Cádiz el 25 de noviembre, son recibidos en la Corte, en Granada, el 12 de diciembre, donde los Reyes le reiteran su reconocimiento por los servicios prestados a la Corona (4).

A finales del año 1499 la Corona había autorizado las primeras expediciones de descubrimiento no dirigidas por Colón, eran sus beneficiarios Alonso de Ojeda, Cristóbal Guerra, Diego de Lepe y Vicente Yáñez Pinzón. El 6 de junio de 1499 se firmaban las capitulaciones entre el obispo Fonseca, en representación de la Corona, y Vicente Yáñez Pinzón, por la que Vicente Yáñez recibía permiso para ir por el mar Océano para des-

(3) FERNÁNDEZ NAVARRETE, M.: Ob. cit., págs. 37 a 41. (Copia de las capitulaciones en el apéndice, págs. 89 a 91); MANZANO, J. y A.M.: Ob. cit., tomo I, págs. 191 a 197 y documento 11 del tomo III, págs 19 y 20; MELÓN, A.: «*Primeros tiempos de la Colonización,*», en *Historia de América*, tomo VI, págs. 73 y 74.

(4) MARTÍNEZ-HIDALGO, J.M.: Ob. cit., págs. 193 y 194; MORÉU, J.M.: Ob. cit., págs. 235 a 240.

cubrir islas y tierra firme, salvo las ya descubiertas por Colón y las pertenecientes al monarca portugués. Se le permitía traer todo tipo de bienes y mercancías, salvo palo de brasil, bajo el control de un escribano veedor real en cada nave y por las que debía pagar a la Corona un quinto de su valor, después de descontar los gastos de la armada. Se nombraba a Vicente Yáñez Pinzón capitán principal de la armada con toda clase de poderes y jurisdicción civil y criminal, y el viaje se hacía «por mandado de sus Altezas y en su servicio» (5).

Se trasladó Vicente Yáñez a la villa de Palos, donde con apoyo de sus familiares y amigos armó cuatro carabelas pequeñas (6), con la ayuda que significaba una carta licencia del obispo Fonseca, fechada el 5 de agosto (7), por la que se le permitía acopiar para el viaje, libres de derecho alguno, las siguientes mercancías: 150 tocinos, 20 quintales de aceite, 40 quintales de jarcia, 4 paños bajos de colores y 7 rollos de frisa, y 20 lonas para velas. Al mismo tiempo, también se aprestaban en Palos dos carabelas para la expedición que iba a dirigir Diego de Lepe hacia las mismas costas. Hacia finales de septiembre se levó la expedición de Vicente Yáñez Pinzón en demanda del puerto de Sevilla para completar su armamento. El 22 de octubre y el 5 de noviembre requería notarialmente, al almojarife Gutierre de Prado, el suministro libre de derechos de armas (lanzas, ballestas, dardos y saetas) y pólvora (8).

Se levó la armada en el puerto de Muelas en Sevilla el 19 de noviembre de 1499. Dos sobrinos de Vicente Yáñez, Arias Pérez Pinzón y Diego Fernández Colmenero, capitaneaban dos de las naves; eran pilotos Juan de

(5) MANZANO, J. y A.M.: Ob. cit., tomo I, págs. 205 a 226. Las capitulaciones se reproducen en la misma obra, tomo III, documento 13, págs. 22 a 24, tomadas de MURO, A.: *La primera capitulación con Vicente Yáñez Pinzón para descubrir en las Indias*, en «Anuario de Estudios Americanos», tomo IV, págs. 746 a 748, que la descubrió en el Archivo de Protocolos Notariales de Sevilla; MELÓN, A.: Ob. cit., tomo VI, págs. 74 y 75.

(6) Probablemente de unos 40 a 50 toneles de arqueo.

(7) El documento se reproduce en MANZANO, J. y A.M.: Ob. cit., tomo III, documento 14, pág. 25, tomado de MURO, A.: Ob. cit., págs. 748 y 749.

(8) Ambos documentos se reproducen por MANZANO, J. y A.M.: Ob. cit., tomo III, documentos 15 y 16, págs. 26 a 31, tomados de MURO, A.: Ob. cit., págs. 745 a 751.

- *Ibíd.*, tomo I, págs. 227 a 236

(9) MANZANO, J. y A.M.: Ob. cit., págs. 237 a 256 y 289 a 294.

Jerez, Juan de Umbría y Juan Quintero Príncipe; uno de los cuatro escribanos de la armada fue el físico de Palos, García Hernández (9). Ya en el golfo de Cádiz tomó el rumbo de las Canarias y más tarde el de las islas de Cabo Verde, donde recalaba en la isla de Santiago. Hecha la aguada se dio a la vela el 13 de enero de 1500, marcada la isla del Fuego en el mismo archipiélago, tomó la armada el rumbo Sursudoeste 5° Sur, amurados a babor con vientos del Sueste (10).

Después de navegar unas 930 millas (290,6 leguas) (11) dejaron de ver la estrella Polar, «...perdieron de vista el polo ártico...», fueron pues los primeros castellanos que cruzaron el ecuador. Ya en el hemisferio austral, sufrieron fuertes temporales, y siguieron manteniendo el mismo rumbo de ceñida. Navegaron 680 millas (212,5 leguas) y el día 26 de enero descubrieron tie-

(10) ANGLERÍA, P.M. de: *Décadas del Nuevo Mundo*, pág. 75; HERRERA A. de: *Historia general de los hechos de los castellanos en las Islas y Tierra Firme del mar Océano*, tomo I, pág. 398; MANZANO, J. y A.M.: Ob. cit., pág. 296.

El profesor Manzano emplea una versión de las décadas de Anglería que fija la fecha de salida de la isla de Santiago el día 1 de enero, en contraposición con la versión citada arriba y el dato de Herrera. Creo más correcta la fecha del 13 porque resulta en una velocidad media de casi 5,5 nudos, muy adecuada a carabelas con una eslora entre perpendiculares de unos 20 metros. Veinte o veintiséis singladuras (v. nota 11) hubiesen indicado una velocidad media de 3,5 a 2,7 nudos, demasiado baja.

Asimismo, la versión empleada por el profesor Manzano indica un viento Sudoeste, en vez de Sureste. Creo más correcta la segunda que está en línea con los vientos dominantes en esa zona en el mes de enero (Ministerio de Defensa Británico. Departamento Hidrográfico: *Ocean Passages for the World*, diagrama 1.13a y otras).

Herrera dice que «tomó la vía del Sur y después a levante», el rumbo Sur no debe tomarse al pie de la letra con viento Sureste, pues una carabela podía ceñir como mucho cinco cuartas y media. (MARTÍNEZ-HIDALGO, J.M.: Ob. cit., pág. 146). Anglería dice «marcharon con viento ábrego de proa, que llaman Sudeste ...», sin especificar cambio de rumbo «prosiguieron adelante ... siguiendo siempre el mismo viento». Si se ciñe a rabiarse con el rumbo magnético SSO 5E S, se puede recalar en el cabo de San Agustín (v. notas 11 y 12).

(11) Anglería en su obra citada, pág. 76 dice 300 leguas, lo que indica una gran precisión en la navegación por estima. Herrera habla de 700 leguas, cifra a todas luces equivocada.

Si se considera un abatimiento a sotavento de algo más de 6° resulta en un rumbo verdadero de unos 206° que corregido por el abatimiento producido por la contracorriente ecuatorial de dirección Leste, intensidad un nudo, resulta en un rumbo verdadero efectivo de unos 195° que corta la línea ecuatorial en una longitud de 27° 30'O. Hoy en día se recomienda a los veleros que vayan del archipiélago de Cabo Verde a la costa del Levante brasileño cruzar el ecuador entre los 28°O y los 31°O (Ministerio de Defensa Británico. Departamento Hidrográfico: *Ocean Passages for the World*, pág. 185)

rra en el horizonte (12). Se acercaron a tierra que estaba rodeada de agua turbia y blanquecina, como de río, fondearon en 16 brazas, desembarcaron y se quedaron dos días, después de tomar posesión de la tierra por la Corona de Castilla y León y de dejar señales de su llegada en árboles y peñas próximas a la orilla, también cortaron árboles y tomaron agua. No vieron hombre alguno aunque encontraron huellas humanas en la playa, correspondientes a hombres de gran talla. Bautizó Vicente Yáñez el cabo donde habían recalado con el nombre de Santa María de la Consolación, llamado más tarde de San Agustín (13).

(12) Anglería y Herrera hablan de 240 leguas. El rumbo verdadero efectivo pudo ser el 222° con la corriente de la Guayana de uno a dos nudos en dirección Oesnoroste. Este rumbo les haría recalcar a la altura del cabo de San Agustín (L. 34° 57'O, L. 8° 22'S). Semanas más tarde la expedición de Diego de Lepe arribó al mismo cabo lo que parece indicar que es el punto de recalada de una carabela, que salida de las islas de Cabo Verde, intenta ganar Sur ciñendo al máximo. En diversos documentos, (Anglería, Herrera y pleitos colombinos), se dice que Vicente Yáñez Pinzón recorrió desde su recalada hasta el golfo de Paria 600 leguas (1920 millas), aunque algunos pilotos y marineros aumentaban la distancia a 750 y 800 leguas. En realidad hay unas 2.200 millas (687,5 leguas), la diferencia está más que justificada por la influencia de la corriente de la Guayana en la navegación por estima. Todo ello apoya la hipótesis que el punto de recalada fue el cabo de San Agustín. El propio Vicente Yáñez declaraba en la prueba del fiscal de los pleitos colombinos en 1513 «que descubrió desde el cabo de Consolación, que es en la parte de Portugal, y ahora se llama cabo de San Agustín». En junta de pilotos celebrada en noviembre de 1515, el piloto Juan Vespucio, sobrino de Américo, dice que su tío fue dos veces desde la isla de Santiago al cabo de San Agustín, que declara estar a 8°E de la línea equinocial hacia el Sur, y que el rumbo era de Sursudoeste, error muy pequeño teniendo en cuenta la falta de cartas e instrumentos de marear de la época.

Otros autores, Guedes sobre todo, sitúan el cabo, que llamó Vicente Yáñez Pinzón de Santa María de Consolación, en la punta de Mocuripe (L 3° 42'S), mientras que Barreiro-Meiro lo sitúa en el actual cabo San Roque (L 35° 15'O, L 5° 28'S). (MANZANO, J. y A.M.: Ob. cit., tomo I, págs. 314, 509 y 512).

De esta forma Vicente Yáñez Pinzón fue el primer europeo que descubrió lo que hoy llamamos el Brasil y tomó posesión de estas tierras para la corona de Castilla y León. Hay autores que insinúan que los portugueses habían llegado antes, Duarte Pacheco en 1498, pero no parece probable que no hubiese tomado posesión inequívoca y pública de las tierras que quedaban en el lado portugués (como lo hizo más tarde Cabral), si como se sugiere hizo el viaje para comprobar la posición del meridiano acordado en el tratado de Tordesillas.

(13) ANGLERÍA, P.M. de: Ob. cit., págs. 75 y 76; HERRERA, A. de: Ob. cit., pág. 398; MANZANO, J. y A.M.: Ob. cit., págs. 295 a 297; MELÓN, A.: Ob. cit., tomo VI, págs. 75 a 79.

El profesor Manzano defiende la tesis, basada en declaraciones de algunos testigos en los pleitos colombinos, de que Vicente Yáñez Pinzón descubrió el cabo de San Agustín pero no tomó posesión de la tierra en ese punto sino más tarde en otra zona llamada Rostro Hermoso. Personalmente me cuesta creer que después de fondear y desembarcar en cabo san Agustín,

Al amanecer del 29 de enero (14) se hacía a la vela la armada para barajar la costa. Unas doce horas más tarde, al anochecer, vieron fuegos que parecían de gente que pernoctase al raso y decidieron fondear y no perturbarlos hasta que amaneciese (15). Cuando salió el sol, el día 30, desembarcaron 40 castellanos bien armados y se encaminaron hacia donde habían visto los fuegos, donde les salieron a su encuentro 32 (16) indios armados con arco y flechas dispuestos a combatir, con mirada torva y en actitud amenazadora, y seguidos de muchos más con el mismo ánimo. Intentaron los castellanos atraerlos con halagos, mostrándoles cascabeles, espejos, cuentas y otras cosas, sin ningún éxito pues los indios mantuvieron su actitud amenazadora. Finalmente se separaron indios y castellanos sin venir a las manos, y al anochecer los indios abandonaron el campamento donde los habían encontrado. Llamaron a este lugar Boca de los Leones (17).

Al amanecer del día 31 de enero se levaba la armada para continuar la exploración de la costa con rumbo Norte cuarta y media al Noroeste y viento por la aleta de estribor. Fondearon al anochecer a la altura de Natal y al día siguiente desembarcaron para explorar la zona y dejar marcas de su paso. Dados de nuevo a la vela con la salida del sol del día 2 de febrero, doblaban el cabo Calcanhar a la una de la tarde para fondear a la caída del sol hacia la longitud 36°O, punta de los Tres Hermanos. A partir de este punto la armada continuó durante 10 días barajando la costa, llana con pocos accidentes y pla-

donde permaneció la armada dos días no tomase Vicente Yáñez posesión de la primera tierra que descubría y pisaba como comandante de una armada, según describen Herrera y Anglería y defienden otros historiadores modernos.

El cabo de San Agustín (Santo Agostinho) está rodeado de bajos, probablemente desembarcaron a cuatro millas al sur del cabo. Otras cuatro millas más abajo hay un río llamado en la actualidad río Formoso donde pudieron tomar agua, quizá este lugar tenga que ver con el llamado Rostro Hermoso ya citado.

(14) Esta fecha y las que siguen son aproximadas, en función de la velocidad de las carabelas.

(15) Teniendo en cuenta la velocidad de las carabelas, este punto podría ser la desembocadura del río Paraíba en punta Mato al norte de cabo Branco.

(16) Herrera dice 36 indios.

(17) ANGLERÍA, P.M. de: Ob. cit., págs. 76; HERRERA, A. de: Ob. cit., pág. 398 y 399; MANZANO, J. y A.M.: Ob. cit., págs. 289 a 297; MELÓN, A.: Ob. cit., tomo VI, pág. 79.

La descripción que hace de este lugar: «.. y tocaron en un seno de dos bajos, el uno de la parte de la mar, y el otro de la parte de tierra,...» el físico de Palos García Hernández (MANZANO, J. y A.M.: Ob. cit., pág. 322) se ajusta bastante a los bajos delante de la punta de Mato o Cabedelo.

yas de arena blanca, ahora con rumbo Oesnoroeste y viento de popa. Al atardecer del día 12 de febrero recalaron en la entrada de la bahía de San Marcos, donde probablemente fondearon en cuatro brazas de fondo (18).

En la madrugada del día 13 de febrero empezó la armada a reconocer la bahía de San Marcos con la sonda en la mano, pues los fondos disminuían con rapidez poniendo en peligro a las carabelas a pesar de su reducido calado. Pronto hubieron de fondear y destacar barcas tripuladas por hombres armados para reconocer la orilla del estuario de los ríos Pindaré y Mearim. Estos exploradores vieron sobre un collado muchos indios desnudos y destacaron a un hombre bien armado para que entrase en contacto con ellos y les invitase a tratar. El castellano les arrojó un cascabel para atraerlos y ellos le respondieron tirándole un canuto dorado de un codo de largo. Cuando el castellano se inclinó para recogerlo le atacaron de improviso los indios, echándose sobre él, pero éste se defendió con tanta furia y destreza, con su espada y rodela, que hirió a buen número de sus atacantes y dio tiempo a que desembarcasen muchos de sus compañeros y llegaran en su ayuda. Respondieron los indios arrojando lanzas y tal cantidad de flechas que mataron a ocho de los castellanos e hirieron a la mayoría, mientras se retiraban a las barcas perseguidos por los indios. Rodearon los indios a las barcas, donde se luchó cuerpo a cuerpo y murieron muchos de los atacantes, pero todavía tomaron los indios una barca, sin tripulación, después de matar a su patrón traspasado por una flecha. Volvieron los restantes botes a la armada con el pesar de haber perdido tantos compañeros (19).

(18) Esta hipótesis de viaje seguido por la armada de Vicente Yáñez Pinzón está basada en un andar medio de las carabelas de cinco nudos, más un nudo de la corriente de las Guayanas, y supuesto que la armada fondeaba al anochecer, dejando las horas de luz para navegar, examinar la costa, y eventualmente desembarcar para explorar la zona y dejar marcas de su paso. En resumen queda una singladura media de unas 50 millas.

(19) ANGLERÍA, P.M. de: Ob. cit., págs. 76 y 77; HERRERA, A. de: Ob. cit., pág. 399; MELÓN, A.: Ob. cit., tomo VI, pág. 79 y 80.

El profesor Manzano sitúa esta acción en la boca del río Pará, basándose en la distancia de 40 leguas que hay desde esta boca a la boca Norte del río Amazonas y que citan los autores que recorrió la armada desde donde tuvo lugar este suceso hasta encontrar el *Mar Dulce*. (MANZANO, J. y A.M.: Ob. cit., págs. 323 a 324). Por mi parte creo que la falta de fondo en la bocana sólo se da en la bahía de San Marcos y no en el río Pará, por otra parte en recorrido de 40 leguas, corregido de la corriente de las Guayanas (en esa zona de 1,5 a 2 nudos) a 52 leguas desde la punta Pirajuba al Oeste de la bahía de San Marcos, se encuentran las aguas dulces del Amazonas. También se ha de hacer notar que las bocas del Amazonas y del Pará, hoy día bien diferenciadas por la isla de Marajo (antes San Juan de las Amazonas), no lo estaban tanto hace 500 años cómo puede comprobarse viendo la evolución de los mapas a lo largo de los tiempos (v. entre otros VINDEL, F.: *Mapas de América y Filipinas*, tomo I, págs. 291 y 292, 383 y 384, y tomo II, págs. 33 y 34).

Al amanecer del día 14 de febrero se hizo a la vela la armada, una vez curados los heridos, para seguir barajando la costa, después de navegar 40 leguas de estima, esto es unas 52 leguas (166 millas) sobre el fondo por la ayuda de las corrientes, y al caer el sol del día 14 (20) notaron un cambio de la coloración de las aguas y que su sabor era dulce. Probablemente fondearon al este del cabo Maguarí, en seis brazas de fondo, de las que tres y media desde la superficie eran de agua dulce que aprovecharon para hacer la aguada. Al día siguiente, doblado el cabo Maguarí, pudieron los expedicionarios contemplar la boca del que llamaron Río Grande de Santa María de la Mar Dulce, mientras maniobraban para no ser empujados al mar abierto por la fuerte corriente. Decidieron en junta de capitanes y pilotos adentrarse y reconocerlo «... para si pudiesen saber el secreto de este río ...». Reconocieron sus fangosas orillas en varios puntos y, con la entrante, sufrieron los espantosos efectos del choque de las aguas del mar que sube con la formidable corriente del río, y cuya consecuencias se propagan entre las islas y a veces resultan en que «...estando surtos los navíos alzaban del golpe de la mar y el ruido que traía les alzó cuatro brazas el navío...». En los días que emplearon en el reconocimiento de las bocas del Pará-Amazonas, se refugiaban a la hora de la entrante al redoso de alguna isla, preparados a largar cable para no perder fondo con la subida de las aguas. En sus exploraciones desembarcaron y encontraron que los indios de esta región, que llaman Maríatambal, eran pacíficos, aunque pobres de oro u otros artículos de valor. No tuvieron ninguna dificultad en embarcar a 36 de ellos cómo cautivos que informaron de la existencia de oro hacia el interior (21).

Estando fondeada en el Amazonas la armada de Vicente Yáñez Pinzón, hacia finales de marzo o principios de abril de 1500, pasaron a su vista sin detenerse las dos carabelas de la expedición de Diego de Lepe que había salido de Sevilla mes y medio o dos meses después que Vicente Yáñez y que, a

(20) Las fechas están calculadas con una velocidad corregida de 6,5 nudos (corriente más intensa en esta zona) y 12 horas de navegación, esto es singladuras medias de 78 millas (24,4 leguas).

(21) El fenómeno de la gran ola que sube el nivel de las aguas recibe en la actualidad el nombre de: *pororoca*, nuestros cronistas lo llamaban: *macareo*.

- ANGLERÍA, P.M. de: Ob. cit., pág. 77; HERRERA, A. de: Ob. cit., pág. 399; MELÓN, A.: Ob. cit., tomo VI, págs. 80 y 81; MANZANO, J. y A.M.: Ob. cit., págs. 324 a 363.

su paso por las costas brasileñas, debió encontrar las marcas dejadas por éste último (22). Lepe pudo llegar a la desembocadura del Orinoco hacia el día 30 de abril, fiesta de Santa Catalina de Siena (23), después de bojear y explorar las 900 millas de costa que hay desde la desembocadura del Amazonas (24).

La armada de Vicente Yáñez Pinzón debió de levarse de la desembocadura del Amazonas en la segunda quincena de abril, después de hacer la aguada y acopiar leña. A la altura del cabo Norte vieron de nuevo la estrella Polar y días más tarde, a primeros de mayo, pasaban a la vista de las dos carabelas de Diego de Lepe fondeadas en la llamada Boca Grande de los Navíos en la desembocadura del Orinoco. Continuó Vicente Yáñez su viaje hasta entrar en el golfo de Paria por la boca sur o de la Serpiente. Encontraron que los indios desconfiaban de los españoles y no querían acercarse a las naves. Poco después arribaba la armada de Lepe y juntas las seis carabelas se dieron a la vela para salir del golfo por la boca norte o del Dragón. Probablemente navegaron en conserva hasta la isla de San Juan de Puerto Rico, donde arribaron a fines de mayo de 1500. Desde allí las carabelas de Diego de Lepe tomaron el rumbo de Castilla mientras que Vicente Yáñez se dirigió a la ciudad de Isabela en la Española. En esta parte del viaje descubrieron la que llamaron isla de Mayo, en las islas de los Caribes, probablemente por la fecha en que la descubrieron. Vicente Yáñez Pinzón pasó de la isla de San Juan a la Española el 23 de junio de 1500 (25).

Allí dio por terminado su viaje y decidió Vicente Yáñez Pinzón su vuelta a Castilla. Se dio un recorrido a las naves y hecha la aguada y acopio de

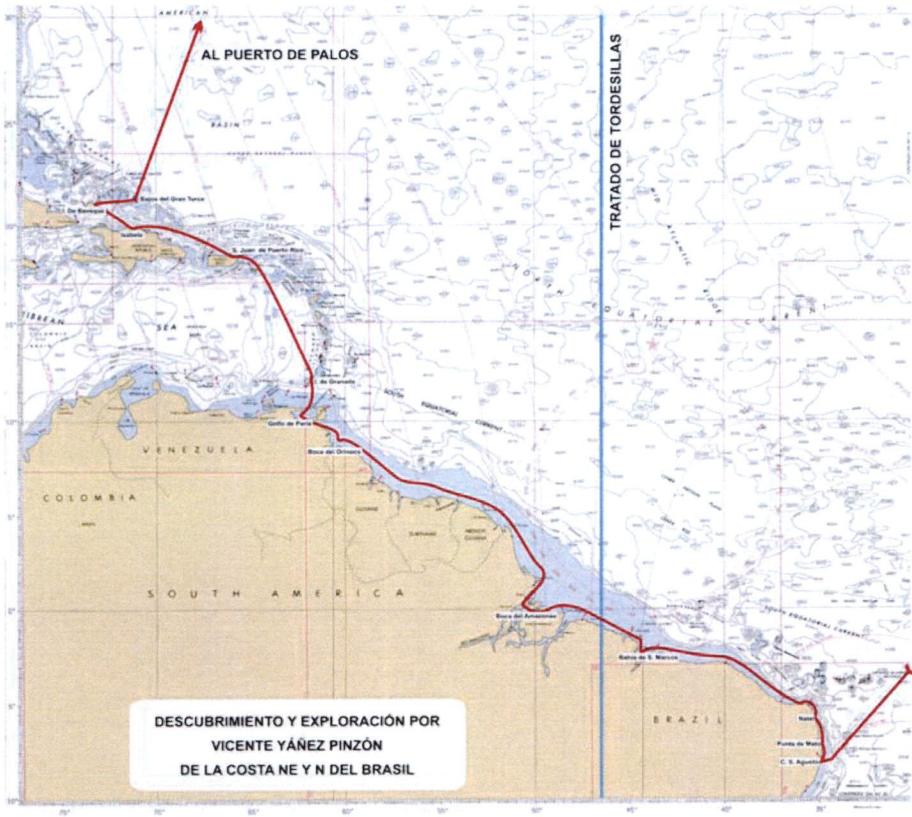
(22) MANZANO, J. y A.M.: Ob. cit., pág. 290.

(23) Puede ser una hipótesis muy probable ya que uno de los nombres que dio un expedicionario de la armada de Lepe fue el de Santa Catalina. (MANZANO, J. y A.M.: Ob. cit., pág. 382.

(24) Esta hipótesis de calendario de exploración de Lepe, unos 30 a 20 días de exploración arroja una singladura media de 30 a 50 millas. Debe tenerse en cuenta que ahora, tomada la delantera a Vicente Yáñez, Diego de Lepe debe explorar, tomar posesión de las tierras descubiertas y dejar señales de su paso. (MANZANO, J. y A.M.: Ob. cit., págs. 363 a 384).

(25) No hay acuerdo en la identificación de la isla de Mayo. En mi opinión con los vientos dominantes del Nordeste y Lesnordeste, saliendo por la boca norte del golfo de Paria, es difícil navegar para pasar por barlovento del grupo de islas del mismo nombre. Por ello no me parece razonable identificarla con la isla de Tobago. Lo más lógico parece navegar al Norte, si el viento lo permite, para ganar la altura de La Española. Este rumbo permite pasar cerca de la isla de Grenada. Otra hipótesis sería la de navegar con rumbo Noroeste y haber pasado cerca de la isla La Blanquilla y el pequeño grupo de Los Hermanos; esta hipótesis supone que Vicente Yáñez hiciese rumbo directo a La Española y que tuviese una buena idea de su longitud.

- MELÓN, A.: Ob. cit., tomo VI, págs. 81 y 82; MANZANO, J. y A.M.: Ob. cit., págs. 393 a 414.



víveres frescos y leña se dio a la vela con rumbo Oesnoroeste en demanda de la isla de Baveque o Baneque (Great Inagua), que había descubierto su hermano Martín Alonso, y más tarde de la Isabela, quizá en un último intento de recoger algo de oro y especiería que compensase los resultados del viaje, tan fructífero desde el punto de vista del descubridor como pobre para los financieros de la expedición. Estando fondeada la armada en las aguas de los bajos de la Babueca a principios de julio, ya dentro de la estación de los huracanes, les sobrevino de repente un violento temporal «que de cuatro carabelas que llevaban, echó a pique dos a la vista de ellos, y al punto, arrancando de las áncoras con su violencia a la tercera, se la llevó, haciéndosela perder de vista, y la cuarta, que estaba anclada, la sacudió de modo que ya se abrían todas las juntas. Y así se bajaron, sin embargo, a tierra de esta última, perdida toda

esperanza de que se salvara». Cuando amainó el temporal volvió la carabela que había roto sus cables con sus 18 hombres a bordo, así mismo encontraron que la que habían abandonado, durante el temporal, seguía fondeada a la vista sin daños mayores. Con estas dos carabelas y con el resto de las dotaciones se dieron a la vela hacia Castilla y el 30 de septiembre arribaron al puerto de Palos (26).

(26) No está clara la posición de los bajos de Babueca. Estoy de acuerdo con la hipótesis de Barreiro-Meiro que los identifica con los bajos del Pañuelo o Mouchoir Bank, en los que no hay ninguna isla. Sin embargo la relación de Anglería indica que desembarcaron cuando la cuarta carabela se vio en peligro. También, en la relación de Herrera del viaje de Ponce de León, se menciona una isla «del Viejo» en los bajos de Babueca para mencionar después la isla de Caycos. Creo que llamaban bajos de Babueca al conjunto de bajos que hay desde los de la Navidad hasta el Pañuelo, que lindan con los bajos e islas del Turco (v. MANZANO, J. y A.M.: Ob. cit., lámina XVI, tomada del *Islario general de todas las islas del Mundo* de Alonso de Santa Cruz). Según esta hipótesis la armada de Vicente Yáñez Pinzón sufrió el temporal fondeada en los bajos de las islas del Turco. La isla del Viejo podría ser la del Gran Turco.

CAPÍTULO III

INTERMEZZO

Una vez repuesto de la dureza del viaje entre sus familiares y amigos y cumplido el penoso deber de consolar a las familias de los muertos y desaparecidos, Vicente Yáñez Pinzón tuvo que hacer frente a importantes problemas financieros, pues la única mercancía de valor que trajeron eran 350 quintales de palo de Brasil, a pesar de la prohibición de las capitulaciones, y algunos es-clavos. Pero antes era necesario dar cuenta de su viaje al obispo Fonseca, de forma que en el mes de octubre del año 1500 Vicente Yáñez se traslada a Sevilla con las dos carabelas, resto de su armada. Desde Sevilla son llamados los Pinzones a la corte, a la sazón en Granada, pues los Reyes Católicos tenían sumo interés en conocer detalles de sus descubrimientos en Brasil, zona reclamada por la Corona portuguesa (1).

Mientras Vicente Yáñez y sus sobrinos están en la corte, sus acreedores no pierden el tiempo y embargan todos sus bienes con lo que dejan a aquellos prácticamente en situación de bancarrota. No queda otra alternativa que acudir al favor de la corona en cuyo beneficio en definitiva se había realizado el viaje. El Consejo Real emite una provisión dirigida a los alcaldes y justicias

(1) HERNÁNDEZ PINZÓN, J.: *Vicente Yáñez Pinzón, sus viajes y sus descubrimientos*, pág. 23; MELÓN, A.: *Ob. cit.*, tomo VI, pág. 85; MANZANO, J. y A.M.: *Ob. cit.*, tomo I, págs. 429 a 433.

de la villa de Palos, fechada el 5 de diciembre. Por esta provisión, en cuya introducción se recuerda que los Pinzones armaron a su costa cuatro carabelas para ir a descubrir a las Indias en real servicio del que volvieron «pobres y gastados», se ordena a los acreedores devuelvan los bienes a los Pinzones hasta que estos vendan los 350 quintales de palo de Brasil y puedan buenamente pagar las mercancías tomadas a crédito. También ordena la provisión que los justicias vean que no se carguen precios abusivos por las mercancías debidas (2).

Los problemas financieros de Vicente Yáñez y sus sobrinos, Arias Pérez y Diego Fernández Colmenero, continúan siendo fuente de dificultades para el descubridor paleño que probablemente estuvo en la corte en junio de 1501. El 20 de ese mes los Reyes Católicos desde Granada ordenan, por una real cédula, al corregidor de la villa de Palos que intervenga para que el vecino de dicha villa Diego Prieto devuelva a los Pinzones un esclavo indio porque, aunque habían prometido darle uno a su vuelta, este esclavo era muy útil para los Pinzones por su conocimiento del castellano. Tío y sobrinos habían de pagar su valor a Diego Prieto. Un día más tarde, el 21 de junio y en Granada, el Consejo Real emite una ejecutoria por la que se ordena a las justicias de todo el reino que provean para que 100.000 maravedíes que fueron adelantados por los Pinzones a miembros de su tripulación, y que hasta ahora no se habían reclamado por ser gente necesitada y que no había traído cosa alguna, sean devueltos a los Pinzones que, a su vez, reciben la presión de sus acreedores (3).

En la corte, resueltos los problemas de los moriscos y el casamiento de la princesa Catalina con Eduardo príncipe de Gales, la atención de los monarcas se vuelve de nuevo hacia las Indias, donde nuestros descubrimientos se ven rodeados por la actividad inglesa por el Norte y los avances portugueses en Brasil y la India. Se firman de nuevo capitulaciones con Alonso de Hojeda, el 8 de junio, para que se dirija a continuar sus descubrimientos hacia el Norte «...para que atajéis el descubrir de los ingleses por aquella vía». Otras capitulaciones se firmaron en el mes de septiembre de 1501 por los Reyes

(2) HERNÁNDEZ PINZÓN, J.: Ob. cit., págs. 21 y 22; MELÓN, A.: Ob. cit., tomo VI, págs. 84 y 85; MANZANO, J. y A.M.: Ob. cit., tomo I, págs. 433 a 435, donde se copia la provisión real, tomada de Navarrete.

(3) HERNÁNDEZ PINZÓN, J.: Ob. cit., págs. 22 y 23; MELÓN, A.: Ob. cit., tomo VI, pág. 85; MANZANO, J. y A.M.: Ob. cit., tomo I, págs. 435 a 438, y tomo III, donde aparecen ambos documentos, págs. 36 a 38, tomados del archivo de Simancas a través de Navarrete.

Católicos, con Vicente Yáñez Pinzón el día 5 y con Diego de Lepe el día 14, ambas con el mismo fin: marcar a los portugueses en Brasil donde había llegado Cabral en viaje hacia la India. Con el objetivo de llegar antes que los portugueses a las islas de la especiería firmaron los Reyes una capitulación con Colón que dio lugar a su cuarto y último viaje por el que el Almirante debía encontrar un paso al Norte de la tierra firme descubierta en su tercer viaje que permitiría a los castellanos llegar al Maluco por la vía de occidente.

La capitulación firmada con Vicente Yáñez Pinzón nombraba a éste gobernador de las islas y tierra firme por él descubiertas, autoridad que podía delegar en otra persona, con las restricciones habituales de las tierras ya descubiertas por otros capitanes o en fase de descubrimiento por mandato real y, naturalmente, las pertenecientes a la corona portuguesa. En pocas palabras se le enviaba al Brasil para que consolidase la presencia castellana en los territorios que quedasen al oeste de la línea fijada por el tratado de Tordesillas. Se le concedía una sexta parte de los beneficios que obtuviese la corona de aquellas tierras, de cualquier expedición que los Reyes autorizasen a terceros; y si el Propio Vicente Yáñez realizase la expedición, dentro del plazo de un año, podría tener para sí cuatro quintas partes de los beneficios de dicha expedición, con la prohibición de traer esclavos (4).

Poco más tarde, Vicente Yáñez Pinzón recibe el gran honor, por otra parte muy merecido por sus servicios a la Corona, de ser armado caballero por el propio rey Fernando el Católico, con la fórmula «Dios Nuestro Señor y el Apóstol Santiago te hagan buen caballero», mientras recibía el nuevo caballero la acolada de su soberano. La ceremonia tenía lugar en presencia de la corte y de su notario mayor el viernes 8 de octubre de 1501, en la sala de Comares del real palacio de la Alhambra en Granada (5). No terminaban aquí los favores que recibía de sus soberanos Vicente Yáñez Pinzón, pues siete días más tarde, el 15 de octubre, concedían los Reyes Católicos a Vicente Yáñez y sus sobrinos licencia para sacar 400 cahices de trigo (6) del reino de Andalucía o del obispado de Málaga, en un plazo de seis meses y libre de car-

(4) MANZANO, J. y A.M.: Ob. cit., tomo I, págs. 443 a 456, y tomo III donde se copian las capitulaciones de Vicente Yáñez Pinzón, págs. 60 a 63, tomadas de A.G.I. Indiferente General 418, fols. 36 a 38v.

(5) MANZANO, J. y A.M.: Ob. cit., tomo I, págs. 463 a 469, y tomo III, donde se copia el testimonio del acto, págs. 64 a 65, y la correspondiente ejecutoria del 18/10/1501, págs. 68 a 70, tomados de A.S. Escribanía mayor de Rentas e Hidalguías 385, fol. 30, a través de Alicia Gould.

(6) 400 cahices de trigo equivalen a 200 toneladas métricas del mismo cereal.

gas fiscales, para venderlos en cualquier parte salvo en tierras de moros o enemigos. Merced que se concedía para premiar sus servicios a la corona, compensar sus pérdidas en el anterior viaje al Brasil, y para ayuda en la preparación de la nueva expedición recientemente capitulada (7).

A finales del año de 1501 y principios del 1502 se encontraba Vicente Yáñez en la ciudad de Sevilla, donde vio llegar la nave de Rodrigo de la Bastida y Juan de la Cosa que, después de su arribada a Cádiz, venían a dar cuenta de su viaje al Darién a los oficiales de la Casa de Contratación. Traían entre otras cosas oro en piezas por valor de 140 marcos de oro y decían haber explorado la costa firme hasta el Urabá, según el propio Vicente Yáñez declaraba en 1513, en la prueba del fiscal en los pleitos colombinos. En 1502, febrero y agosto, dos documentos prueban que Vicente Yáñez Pinzón estaba todavía en España y que no había terminado de arreglar los problemas financieros que le ocasionó su primer viaje al Brasil (8).

Entre tanto, en los primeros días de mayo de 1502 partía de Sevilla con cuatro naves el almirante Cristóbal Colón. Recalaba en Cádiz de donde se hizo de nuevo a la vela el día 9, aunque vientos contrarios les detuvieron hasta el 11. Se dirigió a la costa africana, Tanjar y Arcila, a socorrer a los portugueses que estaban cercados por los moros, aunque cuando arribó el día 13 halló que ya se habían retirado los sitiadores. Continuó su viaje en demanda de las Canarias, donde recalaba el 23 de mayo en Gran Canaria. Se levó el 25 y el 15 de junio arribaba a La Martinica. Después de muchas vicisitudes, entre otras la armada soportó un gran temporal, comenzaba el almirante a finales de julio a reconocer la costa de América Central, desde la isla de Guanaja, en la costa hondureña, en dirección Este hacia el cabo que llamó de Gracias a Dios. Doblaron este cabo a mediados de septiembre para continuar barajando la costa hasta el golfo de Urabá, de donde partieron hacia La Española el 1 de mayo de 1503, sin haber logrado el objetivo de la expedición de encontrar un paso hacia el Maluco (9).

(7) MANZANO, J. y A.M.: Ob. cit., tomo I, págs. 467 a 469, y tomo III, donde se copia la licencia, págs. 66 y 67, tomado de A.S. Libro General de Cédulas, N1 5 a través de Fernández Navarrete.

(8) MANZANO, J. y A.M.: Ob. cit., tomo I, págs. 471 a 502. Cita, entre otros, documentos publicados por el historiador Juan Gil.

(9) MARTÍNEZ-HIDALGO, J.M.: Ob. cit., pág. 195; MORÉU, J.M.: Ob. cit., págs. 241 a 244.

Bien entrado el año de 1503 partía del puerto de Palos Vicente Yáñez Pinzón en la carabela llamada *Gorda*, probablemente fletada a su paisano Álvaro Alonso Rascón. Le acompañaba su socio financiero el burgalés Martín García de Salazar; sus sobrinos Juan Martín y Francisco Martín, junto con su padre Diego Martín Pinzón, y Arias Pérez Pinzón; los pilotos Juan de Jerez y Juan Quintero Príncipe; y probablemente el indio intérprete que en su día le devolvieron, así como unos 20 hombres más. De Palos se encaminaron a Sevilla, para su inspección y despacho por los oficiales de la Casa de Contratación. Después de levarse en Sevilla pusieron rumbo a las islas de Cabo Verde donde hicieron la aguada y repusieron leña y provisiones. Desde allí siguieron el rumbo Sursudoeste tratando de ganar latitud Sur y en demanda de las costas de Brasil, que una vez más les llevaría a recalar en el cabo de San Agustín (10).

Intentaron barajar la costa hacia el Sur, pero los vientos contrarios impidieron que llegasen hasta la corriente del Brasil que les hubiese ayudado en su intento. Por los cálculos de situación por estima, (o de fantasía como entonces se decía), corregidos por la altura comprobaron que estaban en zona reservada a los portugueses por el Tratado de Tordesillas. No le quedaba otra alternativa que seguir la ruta de su anterior expedición al Brasil para, después, abandonar sus costas ya que las capitulaciones le prohibían ir a las tierras reservadas a la corona portuguesa. Entró a continuación en la costa descubierta por otros exploradores españoles, también prohibida por las capitulaciones, que barajó hasta la isla de Margarita. De allí partió hacia la isla de San Juan (Puerto Rico), haciendo escala en la de Guadalupe (11).

Aprovecharon los expedicionarios su estancia en la isla de San Juan Bautista para explorar el interior, en donde encontraron minas de oro. Este descubrimiento le dio pie para pedir más tarde el nombramiento de gobernador de esta isla y permiso para poblarla. Más tarde se dirigieron a La Española, de forma que en agosto de 1504 estaban presentes cuando llegó el almirante Colón al puerto de Santo Domingo desde Jamaica, donde había perdido por el ataque de la broma las dos naves que le quedaban de su armada. Poco después del 12 de septiembre, en que Colón partió de Santo Domingo

(10) MANZANO, J. y A.M.: Ob. cit., tomo I, págs. 515 a 566. El profesor Manzano emplea muchos textos de las declaraciones de testigos en las pruebas del fiscal en los pleitos colombinos.

(11) MANZANO, J. y A.M.: Ob. cit., tomo I, págs. 566 a 581.

para Castilla, se daba a la vela la nave de Vicente Yáñez Pinzón con rumbo a las islas de Samaná, Someto o Isabela, y Maguana. De allí volvió la expedición, que no había resultado nada provechosa, a Castilla donde llegaron a finales de diciembre de 1504. La Reina Isabel había muerto en Medina del Campo el 26 de noviembre (12).

A finales de enero de 1505 el Rey don Fernando de Aragón, que acababa de ser nombrado administrador y gobernador de los reinos de Castilla y León por las cortes de Toro y añadía a sus títulos el de Señor de las Indias, convoca a esta ciudad, a la sazón residencia de la corte, al navegante Américo Vespucio para preparar una nueva expedición al Maluco o islas de la especiería. En Toro se encontraba también Vicente Yáñez Pinzón, que el 28 de febrero recibe la merced real de 10.000 maravedís, y que sin duda había sido llamado a consulta por el mismo motivo. Así mismo se encontraban en la corte por esas fechas el adelantado Bartolomé Colón y el capitán Alonso de Hojeda que con toda probabilidad asistieron también a las consultas relacionadas con la armada de la especiería (13).

Resultado de las conversaciones de Toro fue la carta que el Rey don Fernando escribía al doctor Matienzo y a Francisco Pinelo, oficiales de la Casa de Contratación, el 13 de marzo de 1505. Por ella se ordena que se compren cuatro carabelas (de 150, 100, 60 y 60 toneles) y dos barcos que irán embarcados en ellas, para una expedición que llevarán a cabo Américo Vespucio y Vicente Yáñez Pinzón por el mar Océano, y se preparen provisiones para dos años. Poco después, el 24 de abril, el florentino Vespucio recibía carta de naturaleza de los reinos de Castilla y León, que le permitía embarcarse en la expedición, y la merced real de 12.000 maravedís. Por las mismas fechas negociaba en la corte Vicente Yáñez Pinzón el permiso para poblar a su costa la isla de San Juan, donde había descubierto oro en su último viaje, y el nombramiento de gobernador, ya que su nombramiento para Brasil quedaba sin efecto por quedar sus descubrimientos en zona portuguesa (14).

Por una provisión de don Fernando el Católico, fechada en Toro el 24 de marzo de 1505, se concede a Vicente Yáñez Pinzón la tenencia y alcaldía de una fortaleza que a su propia costa debía construir en la isla de San Juan. El

(12) MANZANO, J. y A.M.: Ob. cit., tomo I, págs. 581 a 585, tomo II, págs. 5 a 20.

(13) MANZANO, J. y A.M.: Ob. cit., tomo II, págs. 21 a 40, que cita a varios investigadores, entre otros a Navarrete, Melón y Ramos.

(14) MANZANO, J. y A.M.: Ob. cit., tomo II, págs. 41 a 54, y tomo III, pág. 84, donde se copia la real cédula tomada de A.G.I. Indiferente 418, libro 11, fol. 166v.

cargo era transferible a otra persona, en vida de Vicente Yáñez o por su testamento, y estaba dotado con un salario de 50.000 maravedís anuales, siempre y cuando las rentas de la isla fuesen suficientes para su provisión. Un mes más tarde otra provisión del 24 de abril de 1505 concedía a Vicente Yáñez Pinzón el nombramiento de capitán y corregidor de la isla de San Juan con jurisdicción civil y criminal y facultad de nombrar alcaldes y alguaciles, pero bajo la dependencia del gobernador de las islas y tierra firme del mar Océano que reside en la isla de La Española. El cargo se concedía con una renta de 50.000 maravedís anuales que habrían de salir de las rentas de la propia isla de San Juan. Estos dos documentos se completan con una carta de Su Alteza al gobernador de las Indias, fechada en Toro el 24 de abril, en la que se ordena se den a Vicente Yáñez Pinzón siete caballerías de tierra libres de cargas y con pleno disfrute en la isla de San Juan. También con la misma fecha se concede a Vicente Yáñez licencia para llevar mantenimientos y suministros para poblar la isla de San Juan libres del pago de derechos. Finalmente se firmaron en Toro, también el 24 de abril, las capitulaciones pertinentes por los servicios prestados por Vicente Yáñez Pinzón como descubridor que resumen las obligaciones y derechos del conquistador de San Juan y que fijan el plazo de una año para su realización (15).

A finales de abril de 1505 salían de Toro en dirección a Sevilla los navegantes Américo Vespucio y Vicente Yáñez Pinzón. Este último continuó su viaje a la villa de Palos de donde fue llamado a Sevilla por los oficiales de la Casa de Contratación, a mediados de mayo, para discutir los preparativos de la expedición con Américo Vespucio. El 5 de junio los oficiales de la Casa, el doctor Sancho de Matienzo y Francisco Pinelo, enviaban una carta a la Corte, a la sazón en Segovia, con los resultados de las conversaciones con Vicente Yáñez y Vespucio sobre la próxima expedición a la especiería. Contestaba el Rey con una carta, fechada en Segovia el 15 de junio, aprobando lo tratado y dando orden de seguir adelante, tomando de prestado los fondos necesarios hasta que venga el oro de La Española, por falta de recursos en la Corte, y con toda diligencia para que la armada pudiese hacerse a la vela antes de la llegada del invierno. Tres de las cuatro naves hubieron de adquirirse en Vizcaya,

(15) MANZANO, J. y A.M.: Ob. cit., tomo II, págs. 55 a 64. También tomo III, págs. 85 a 97, donde se copian los documentos: las provisiones tomados de A.G.I. Justicia 988, fols 7 a 9; la carta de A.G.I. Indiferente 418, fol. 163v; la licencia de A.G.I. Justicia 988, fol. 11; y las capitulaciones de A.G.I. Indiferente 418, libro 11, fols. 164 a 166v.

la cuarta se construiría en Sevilla, pues todas las embarcaciones disponibles en Andalucía se concentraban en Málaga, donde se preparaba una armada para la conquista de la plaza de Mazalquivir refugio de corsarios moros que asolaban nuestras costas de Almería (16). Comisionó Su Alteza para esta compra al vecino de Bilbao Martín Sánchez de Zamudio, que se confirmó con carta dirigida a la Casa de Contratación fechada el 11 de agosto. En esta carta se concedían a Vicente Yáñez Pinzón y a Américo Vesputio sendas ayudas de 12.000 maravedíes anuales y comida mientras se preparaba la armada de la especiería. Entre tanto Vicente Yáñez no se olvidaba de sus responsabilidades relacionadas con la conquista de la isla de San Juan y el 8 de agosto García Alonso Cansino maestro de la nao *Santa Cruz* recalaba en el surgidero de los Pozos para soltar, en nombre de Su Alteza y del gobernador de la isla Vicente Yáñez Pinzón, un puerco y dos puercas y una pareja de cabra y cabrón para iniciar la población ganadera de la isla (17). El año de 1506 comenzaba sin ver el fin de la preparación de la armada, pues aunque la compra de las tres naves en Vizcaya iba en buen orden se dejaba notar la falta de trigo para preparar el bizcocho tan necesario para el sostenimiento de las dotaciones (18).

El 26 de abril de 1506 llegan a Castilla sus nuevos soberanos doña Juana y don Felipe. Este último había tenido serias diferencias con su suegro el Rey don Fernando de Aragón sobre el gobierno de Castilla. El 27 de junio se firmaba un acto de concordia en Benavente y don Fernando salía para sus estados de Aragón. El 12 de julio las cortes reunidas en Valladolid juraban fidelidad a sus nuevos soberanos y a su hijo el príncipe don Carlos como heredero de la corona. El 23 de agosto el Rey don Felipe escribe, desde Tudela de Duero, a los oficiales de la Casa de Contratación informándoles que las tres naos compradas en Vizcaya han salido ya para Sevilla, y urgiendo el aparejo de la armada de la especiería, en especial el acopio de bizcocho. Los oficiales

(16) La armada levaba anclas en el puerto de Málaga el 29 de agosto de 1505 mandada por don Ramón de Cardona. Estaba formada por más de 10.000 hombres embarcados en: 8 naos, 52 carabelas, 6 galeras, 42 fustas y bergantines, y otras 62 naves menores, de las que 42 carabelas, 1 bergantín y 42 naves menores eran andaluzas. El 24 de septiembre volvía a Málaga la armada después de conquistar Mazalquivir y dejar una guarnición de 500 infantes y 100 caballos. Fernández Duro, C.: *Armada Española*, tomo I, págs. 48 a 52.

(17) MANZANO, J. y A.M.: Ob. cit., tomo III, págs. 100 y 101, tomado de A.G.I. Justicia 988, fol. 5.

(18) MANZANO, J. y A.M.: Ob. cit., tomo II, págs. 65 a 90. También tomo III, págs. 102 a 109, donde se copian cartas y documentos relacionados con el aparejo de la armada y sus provisiones, tomadas de A.G.I. Indiferente 418 y Contratación 4674.

de la Casa escriben a su vez, el 15 de septiembre, al secretario Gaspar de Gricio dándole cuenta del estado de preparación de la armada; de los aumentos de costes en 8.000 ducados, casi tanto como los gastados hasta la fecha, por el mayor costo del trigo y por los adelantos de sueldo a los 200 hombres que formaban las dotaciones; y de las dificultades para el acopio de trigo. El 25 de septiembre de 1506 fallecía en Burgos el Rey don Felipe I, llamado el Hermoso. Por esa época estaba en esa ciudad, residencia del Consejo Real, Vicente Yáñez Pinzón por unos dineros, dos ducados, que recibió del secretario Gricio. Probablemente en este viaje concertó Vicente Yáñez con el burgalés Martín García Salazar el acuerdo para acometer juntos la empresa de colonizar la isla de San Juan (19).

A finales del año 1506 se suspende definitivamente la expedición a la especiería, probablemente por decisión del regente cardenal Cisneros. Se habían gastado, a finales de 1507, 5.016.468 maravedís, de los que 836.511 fue el costo de las naves adquiridas en el Señorío de Vizcaya, incluidos sus costos de recorrido. Fueron éstas: la nao Mayor, nombrada *La Magdalena*, que se compró en la villa de Orio a Martín de Ondarra; la nao *Mediana* que se compró en la villa de Bilbao a Juan de Salcedo; y la carabela, de 70 toneles de arqueado, que se compró a Pedro de Salazar, vecino de la villa de Portugalete. Las tres naves se habían enviado a Sevilla en el verano de 1506 bajo el mando de Cristóbal Rodríguez Vizcaíno. Una vez tomada la decisión de suspender la expedición de la especiería se vendieron los aprestos, por los que se recuperaron para la Caja Real 1.749.782 maravedís, y se fletaron las tres naves para otros menesteres (20). A estas tres naves de origen vizcaíno se debe añadir la carabela de 32 toneles de arqueado, que para la misma expedición se construyó en Sevilla en el verano

(19) Andalucía tuvo pésimas cosechas de trigo en los años de 1505 y 1506 que fue ocasión de muy gran hambre. MANZANO, J. y A.M.: Ob. cit., tomo II, págs. 91 a 112, y 123 a 127. Copias de las cartas se incluyen en el tomo III, págs. 112 a 115, tomadas del A.S., Cámara cédulas y relaciones 12, fol. 90v y de Navarrete.

(20) Las dos naos, *Grande* y *Mediana*, recibieron a lo largo de su vida el mismo nombre, aunque la mayor solía llamarse *La Magdalena Mayor*, la mediana *La Santa Magdalena*, y la carabela de 70 toneles *La Magdalena*. Dice el historiador Manzano que a la carabela se le amplió su arqueado a 75 toneles con motivo de su primer viaje a las Indias en el segundo semestre de 1507, yo me inclino a creer que la pequeña diferencia, siete por ciento, se debe más bien al empleo de diferente método en la medida de su arqueado, que no se normalizó hasta las ordenanzas de 1607. (Véase más información en: CASADO, J.L.: *Los barcos españoles del siglo XVI y la Gran Armada*, págs. 67 a 94; y RUBIO, J.L.: *Arquitectura de las naos y galeones de las flotas de Indias*, págs.98 a 110).

de 1505, por Diego Sánchez Papelero por un coste de 60.000 maravedís puesta en el agua. Más tarde, en 1507, se gastaron 7.161 maravedís en crecer su capacidad para transportar mercadería, porque se había hecho rasa para ir a descubrir (21).

Parece que Vicente Yáñez Pinzón intentó aprovechar la suspensión de la armada de la especiería para colonizar la isla de San Juan durante la primera mitad del año de 1507, empresa que se había retrasado por el servicio a la Corona en la armada de la especiería, por cuya razón se realizaba fuera de plazo. De una declaración de su socio para la empresa de San Juan, el burgalés Martín García de Salazar, en una representación realizada ante el consejo Real en 1518, se deduce que Vicente Yáñez viajó a tomar posesión de su gobierno pero no pudo hacerlo por impedirlo el gobernador de las Indias en La Española, a la sazón el comendador mayor de Alcántara fray Nicolás de Ovando, que debió alegar la terminación del plazo de un año concedido para la empresa. Vicente Yáñez Pinzón volvió a la península para negociar en la corte la renovación de su gobierno (22).

Antes, en el segundo semestre de 1507 la actividad de Vicente Yáñez Pinzón se centró en su Andalucía natal, como siempre en servicio de la Corona por medio de su Casa de la Contratación, por cuya actividad recibió un sueldo anual de 24.000 maravedís. Así, colaboró en el apresto de una armada de dos carabelas para defender el tráfico de Indias de los ataques de corsarios. La armada, mandada por Juan de la Cosa, debía guardar la costa desde el cabo de San Vicente hasta la bahía de Cádiz. Comenzó el apresto de

(21) MANZANO, J. y A.M.: Ob. cit., tomo II, págs. 129 a 157. En el tomo III se incluyen copias de: carta de Su Majestad autorizando al uso de las naves de la especiería en otros menesteres, de A.G.I., Indiferente 1961, fol.3, págs. 122 y 123; y coste total de la armada de la especiería, tomado de A.G.I., Contratación 4674, fols. 130v y 142, págs. 128 y 129.

(22) Lo consiguió de palabra real, en marzo de 1508, en una cacería donde el propio Vicente Yáñez y su socio García de Salazar cabalgaron junto al rey don Fernando el Católico. Por estas fechas recibía Vicente Yáñez una nueva comisión real, como se verá en el siguiente capítulo, por lo que el 20 de marzo renunciaba Vicente Yáñez, ante notario, a la mitad de sus derechos en la isla de San Juan en beneficio de su socio García de Salazar, que en nombre y comisión del primero debía poblarla. Por entonces se ignoraba en la península que el gobernador Ovando negociaba con Ponce de León la colonización definitiva de la isla de San Juan, decisión que más tarde obtendrá el respaldo de la Corona. (Manzano, J. y A.M.: Ob. cit., tomo II, págs. 159 a 172 y 263 a 271. En el tomo III, págs. 140 a 144, se incluyen copias del acta notarial de cesión de Vicente Yáñez a García de Salazar y poderes correspondientes, tomados de A.G.I., Justicia 988, fols. 3, 4 y 4v).

dicha armada el 22 de junio de 1507, una carabela era la *Pintada*, maestre Bartolomé Fernández del puerto de Palos, la otra era de Huelva, maestre Francisco Medel. Las carabelas llegaron a Sevilla en los primeros días de julio y desde el 15 de dicho mes empezaron a cobrar sus sueldos sus dotaciones. El 9 de julio Vicente Yáñez Pinzón recibía de la Casa de Contratación 25.000 maravedís para comprar pólvora y armas para la armada guardacostas. A principios de agosto recibía nuevas cantidades para acondicionar en Sevilla las lombardas de las carabelas, fabricación de pelotas de piedra, y compra de pelotas de hierro, posta de plomo, lanzas, corazas, clavos y provisiones. Así mismo el 19 de agosto recibía Vicente Yáñez otros 50.000 maravedís para el suministro de víveres, esta vez desde Sanlúcar de Barrameda. Terminada la misión de guardacostas la dotación de la carabela de Huelva se despedía el 22 de septiembre, mientras que la tripulación de la *Pintada* se licenciaba en Sevilla el 2 de octubre. Habían llegado dando escolta a las últimas naves que se esperaban este año de las Indias: las naos de la corona *Mayor* y *Mediana* que traían 10.000 pesos de oro. En conjunto llegaron sin novedad de las Indias cinco naves que trajeron 19.000 pesos de oro para las arcas reales (23).

No terminaron aquí los trabajos de Vicente Yáñez Pinzón para la Casa de Contratación. De forma que en octubre de 1507 se encontraba en Sanlúcar de Barrameda ocupado en el aparejado de un grupo de carabelas que habrían de despacharse para La Española. Entre otras cosas se adquirieron lonas, velas, pez, rezones y remos. En noviembre de 1507 se ocupaba Vicente Yáñez Pinzón de la compra de dos mástiles: uno de 22 goas, (33 codos), para su envío a La Española, para su empleo en una carabela que allí quedaba en reparación; el otro que costó 6.750 maravedís tenía un largo 25 goas, (37,5 codos), para la carabeleta construida en Sevilla (24). Para esta última carabela se compraron, también por Vicente Yáñez 17 lonas y 10 varas de otra, con

(23) MANZANO, J. y A.M.: Ob. cit., tomo II, págs. 173 a 184. En el tomo III, págs. 116 a 121, se incluye copia del libro de cargo y data de la armada de Juan de la Cosa, tomado de A.G.I., Contratación 3252, fols. 41v a 44v.

(24) El historiador Manzano identifica a esta carabela sevillana como la de porte de 32 toneles que se construyó en Sevilla para la abortada expedición a la especiería. Parece lo más lógico, aunque un mástil de 25 goas resulta algo largo para una carabela de 32 toneles. Este mástil parece más adecuado para una carabela de 25 goas de eslora, con un arqueado entre 55 y 60 toneles.

Contratación enviaba a la Corona. Vicente Yáñez Pinzón y Juan Díaz de Solís, convocados asimismo por Su Alteza, formaban también parte de la expedición. Ésta debió de llegar a Burgos el 24 de febrero, pues al día siguiente se entregaba el oro al tesoro de la Corona. De la Cosa y Vespucio recibían sendas cantidades de 6.000 maravedíes por el servicio, mientras que Pinzón y Solís recibieron cada uno 5.000 maravedíes para ayuda de su viaje desde Sevilla (2).

Las reuniones de los cuatro navegantes con el rey don Fernando el Católico se sucedieron durante un mes. A estas reuniones que se conocen como la Junta de Burgos, asistieron también el obispo Juan Rodríguez de Fonseca y el secretario Lope Conchillos y Quintana. Probablemente formaron también parte de la junta Bartolomé Colón, hermano del gran Almirante, y Juan de Quicedo o Caicedo que había acompañado a Juan de la Cosa en su último viaje al golfo de Urabá. La junta acordó organizar una expedición con el objetivo de encontrar el paso que permitiese llegar a las islas de la especiería, mandada por Vicente Yáñez Pinzón y Juan Díaz de Solís (3). También se acordó enviar dos expediciones al Darién, Veragua y Urabá, mandadas res-

(2) MANZANO, J. y A.M.: Ob. cit., tomo II, págs. 225 a 230. En el tomo III se copian los cuatro asientos relacionados con el viaje a Burgos, A.G.I., Contratación 4674, fols. 132 y 132v, págs. 130 y 131; y la orden de entrega del oro en la tesorería, A.G.I., Indiferente 1961, fol. 12, pág. 132

(3) En carta del 2 de marzo de 1508 en la que Su Alteza acusa recibo de los 6.000 ducados de oro a los oficiales de la casa de Contratación, se adelanta ya su deseo de enviar una armada de dos carabelas con el piloto Juan Díaz de Solís «... a descubrir a ciertas partes que cumplen mucho a nuestro servicio ...» y pide se inicie la organización de la expedición para que puedan partir a primeros de mayo. Pide que si no ha partido para las Indias la carabela *La Isabeleta* se detenga para esta expedición, (Manzano identifica esta carabela con la carabeleta que se construyó en Sevilla para enviar a la especiería). A.G.I., Indiferente 1961, fols. 15 a 16.

En esta Real Cédula se cita un memorial, también del 2 de marzo del obispo de Palencia y el secretario Conchillos, donde se ordena buscar una carabela de hasta 80 toneles para que con *La Isabeleta* forme la expedición y la compra de:

- 55 cahices de trigo para hacer 440 quintales de bizcocho
- 2.000 arrobas de vino
- 15 vacas en sal
- Hasta 8.000 de pescado
- Tres quintales de aceite
- De queso, 10.000 maravedíes
- Habas y garbanzos hasta 10.000 maravedíes
- Un cuarto de miel

pectivamente por Diego de Nicuesa y Alonso de Hojeda para fundar establecimientos españoles en la tierra firme, que se creía rica en oro. Finalmente se nombró a Américo Vespucio piloto mayor de la Casa de Contratación con las esenciales misiones de organizar la enseñanza náutica, examinar a los futuros pilotos y maestros, y mantener el día las cartas náuticas con los nuevos descubrimientos; por su parte recibieron el título de pilotos reales los navegantes Juan de la Cosa, Juan Díaz de Solís y Vicente Yáñez Pinzón (4).

El 24 de marzo de 1508 salían de la corte hacia Sevilla Juan Díaz de Solís y Vicente Yáñez Pinzón que eran portadores de cinco documentos, referentes a su próximo viaje, firmados por el Rey entre el 22 y el 23 de marzo. El primero una carta del 22 en la que se anunciaba la partida de ambos pilotos reales llevando un memorial de la misma fecha. Dicho memorial, firmado por el obispo de Palencia y Lope Conchillos, aceptaba la posibilidad de prescindir de la carabela por falta de porte y buscar dos carabelas de arqueo entre 50 y 70 toneles; se daban instrucciones para su flete, suministro, tripulación y pago de sueldos adelantados; y se estimaba un nuevo costo total del apresto de la armada que se calculaba en 791.675 maravedís aunque, si se hace necesario, se

Seis quintales de pez
Cuatro quintales de estopa
Seis quintales de sebo
Ancla de hierro de cinco quintales para la carabela mayor
Ancla de hierro de tres quintales para la misma carabelas
Ancla de hierro de cuatro quintales para la carabela menor
Ancla de hierro de tres quintales para la anterior
Cable de cinco quintales para la carabela grande
Guindaleza de tres quintales
Cable de tres quintales para la carabela menor
Dos rezones para ambas carabelas
Cuatro quintales de jarcia menuda del tipo que señale el piloto
Doce lonas

Para todo ello cuentan con un presupuesto de 800.000 a 850.000 maravedís. A.G.I., Indiferente 1.961, fols. 16v y 17. (Ambos documentos copiados por Manzano, J. y A.M.: Ob. cit., tomo III, págs. 133 a 136).

(4) El 22 de marzo de 1508 firmaba el Rey una Real Cédula por la que Su Alteza comunicaba a la Casa de Contratación de Sevilla el nombramiento de Vicente Yáñez Pinzón como piloto real. Por su trabajo, se la asignaba a Vicente Yáñez un sueldo anual de la Casa de Contratación de 40.000 maravedís mas dos cahices anuales de trigo para ayuda de su casa. En caso de embarcar su paga anual se aumentaría en 8.000 maravedís. (MANZANO, J. y A.M.: Ob. cit., tomo II, págs. 257 a 261; y tomo III, págs. 152 y 153, donde se copia la Real Cédula, tomada por medio del historiador nicaragüense Carlos Molina de A.G.I., Contratación 5784, lib. 11, fol. 19).

mantenía el límite de 850.000 maravedíes fijados en la anterior carta de Su Alteza. El tercer documento es una Real Cédula del 13 de marzo en la que se nombra para el importante cargo de veedor-escribano de la armada a Alonso Páez. Este documento se acompaña de otro de la misma fecha que es la comunicación del anterior nombramiento a la Casa de Contratación. Finalmente el último y más importante documento: la Capitulación otorgada el 23 de marzo de 1508 a Juan Díaz de Solís y Vicente Yáñez Pinzón para descubrir «a la parte del Norte hacia el Occidente» (5). Poco después, el 28 de marzo firmaba Su Alteza una Real Cédula, dirigida a la Casa de Contratación, por la que se nombraba piloto para la nueva armada de Pinzón y Solís a Pedro de Ledesma, que había acompañado a Colón en su cuarto viaje al continente con el mismo objetivo que ahora se encomendaba a la dicha armada (6).

El más importante de todos estos documentos es la capitulación del 23 de marzo, que tiene la particularidad de incluir órdenes para la buena marcha de la expedición y otras disposiciones relativas al rescate o intercambio de mercaderías con los nativos. Instituye el rey don Fernando un doble mando en la expedición: Juan Díaz de Solís ejercerá el mando supremo durante la navegación de la armada, mientras que Vicente Yáñez Pinzón, a quien nombra capitán de la armada, ejercerá el mando mientras la armada esté fondeada y en las operaciones de tierra. Ambos capitanes, en el ejercicio de su responsabilidad de mando, han de oír al otro capitán y las personas del consejo, otros pilotos, maestros, veedor de la flota, oficiales de infantería, etc. (7). Durante la noche la carabela mandada por Juan Díaz de Solís llevará el farol, símbolo de mando en navegación.

(5) Por su importancia, el documento se copia íntegro en el Apéndice.

(6) El piloto Ledesma recibiría un sueldo de 2.000 maravedíes mensuales con un adelanto de ocho meses. (Manzano, J. y A.M.: Ob. cit., tomo II, pág. 251; y tomo III, pág. 167, donde se copia la Real Cédula tomada de J. Toribio. A.G.I., Indiferente 1961, fol. 28).

(7) Ha llamado mucho la atención de los historiadores el doble mando de esta expedición. Sin embargo, si se considera la armada de dos carabelas como una unidad táctica, nos encontramos en una situación de doble mando naval que sería habitual en la armada española hasta bien entrado el siglo XVIII. El piloto de una nave de la corona era, durante los siglos XVI y XVII, el único responsable del rumbo y adecuación del aparejo desplegado en función del destino de la nave y del estado de la mar y del tiempo. Sin mando directo sobre la tripulación, sus órdenes se transmitían por medio de contra maestres y condestables, que a su vez dependían del maestre único responsable del navío. Si la nave embarcaba tropa o era de guerra estaba mandada por el capitán de mar y guerra, que tomaba el mando directo del maestre en caso de combate. (Más información en OLESA, F.F.: *La organización naval de los estados mediterráneos y en especial de España, durante los siglos XVI y XVII.*)

Prohíbe la Capitulación que la armada toque tierra del Rey de Portugal bajo ningún pretexto, salvo caso de extrema necesidad, por temporal o avería, y ello con muy estrictas limitaciones. En contrapartida se ordena que la armada vigile en los mares de Castilla las idas y venidas de naves, para asegurar que ningún navío navegue por dichos mares si no es al servicio de Su Alteza, y si así no fuese pueden tomarlo como presa de mar. No debe detenerse la armada en puertos sino el mínimo tiempo imprescindible para el acopio de agua, leña y víveres, pues el principal papel de la armada es buscar el paso a los mares de Cathay y Maluco. Los rescates o intercambio de mercancías han de hacerse en presencia del veedor de la armada, y se han de realizar primero los correspondientes a la mercancía real, después los de las dotaciones. Los rescates logrados por los capitanes y miembros de las tripulaciones se limitarán a canela, clavos y pimienta; el oro y objetos preciosos quedan reservados para Su Alteza. La armada puede tocar en su viaje de vuelta en La Española, si están necesitados de víveres o repuestos, en esta caso deben dar cuenta al gobernador del viaje realizado y de sus descubrimientos. Finalmente, arribados a Castilla, no debe saltar a tierra ningún tripulante hasta que el visitador real de Cádiz haya visitado las naves y dado la licencia correspondiente.

Durante el mes de marzo de 1508 había arribado al puerto de Muelas en Sevilla la carabela de la Corona *La Magdalena* mandada por el maestre Cristóbal Rodríguez Vizcaíno, traía 4.000 pesos de oro de las Indias. La Casa de Contratación inició sin pérdida de tiempo los trabajos de mantenimiento y carenado necesarios para su asignación a la armada de Vicente Yáñez y Solís. Se adquirió para esta misma armada la carabela *San Benito*, conocida también como *La Gallega*, que también se preparó para su inminente salida (8).

A finales de junio de 1508 levaba anclas en el puerto de Muelas de Sevilla la armada de Vicente Yáñez Pinzón y Juan Díaz de Solís. Del puerto de Sanlúcar de Barrameda la armada se hizo a la vela el 29 de junio, festividad de San Pedro y San Pablo. Sin duda recaló la armada en la bahía de Cádiz, punto de partida de la expedición según órdenes reales de la Capitulación, para su visita y despacho por el visitador real Pedro del Águila. Había costado finalmente la compra, armamento y aprovisionamiento de las dos carabelas de la armada

(8) MANZANO, J. y A.M.: Ob. cit., tomo II, págs. 277 a 308; tomo III, págs. 155 y 156, donde se copia el asiento de la llegada de la carabela *La Magdalena*, A.G.I., Contratación 4674, primer manual fol. 133v y mayor fol. 30; y tomo III, págs. 171 a 176, donde se copian asientos relativos a la compra de la carabela *La Gallega*, y otros documentos relativos a esta expedición.

isla unos 5 días más tarde, 12 de septiembre, pero no desembarcaron según las órdenes recibidas en la capitulación aunque enviaron al gobernador Ovando una carta dándole cuenta de su paso (11). Hechos de nuevo a la vela, el 14 de septiembre, la armada debió dirigirse a bajar la costa sur de la isla de Cuba, tenida entonces por Colón y sus seguidores como parte del continente, mientras que Juan de la Cosa, Vespucio y otros tenían ya por isla aunque, en su conocimiento, nunca había sido bojeada. Si la costa sur cubana era parte del continente, era un buen punto de partida para encontrar el paso entre esa zona, paralelo 22°N, y la zona de costa explorada por Colón al sur del paralelo 16°N, si por el contrario era isla, la expedición iniciaría la búsqueda del paso hacia el oeste y norte de la zona explorada por Colón (12).

Unos 35 días más tarde, hacia el 19 de octubre la armada doblaba el cabo de San Antonio e iniciaba el bojeo de la costa norte de Cuba (13). Hacia el 18 de noviembre, 30 días más tarde, se encontraba la armada en el paso de Barlovento o de los Vientos, entre Cuba y La Española, después de hacer la aguada en la bahía de la Miel y de comprobar la insularidad de Cuba (14). En este punto, recién aprovisionada, se disponía la armada a arribar a la tierra firme en su búsqueda del paso a los mares de Cathay y al Maluco. Probablemente el piloto Pedro de Ledesma sugirió seguir el rumbo SO 1/4 S con vientos portantes, el mismo que llevó al Almirante desde la isla de San Juan Evangelista, (isla de Pinos), hasta el cabo de Honduras en la Tierra Firme en su cuarto viaje, y que permitiría a la armada de Pinzón y Solís pasar entre La Española y la isla de Jamaica. En este caso, al partir del paso de los Vientos, la armada

(11) MANZANO, J. y A.M.: Ob. cit., tomo II, pág. 313 que cita la declaración del piloto Andrés de Morales en la probanza del fiscal en Santo Domingo del 8 de febrero de 1513.

(12) Véase la exhaustiva argumentación de Manzano en su obra tantas veces citada, págs. 315 a 348, en apoyo de esta hipótesis de viaje.

(13) Esta estimación está basada en singladuras de 36 millas, andar medio de 3 nudos, por las dificultades de navegación en la costa sur de Cuba, durante las horas de luz, fondeada la armada durante la noche. Aguada de cinco días en el surgidero de Corrientes.

(14) Al principio de su navegación por la costa norte de Cuba, estrecho de Florida, encontrarían vientos contrarios y corrientes favorables de unos dos nudos. Más tarde al caer al rumbo ESE guiñado al SE para bojear la costa nororiental de la isla encontrarían vientos por la cuadra y a un descuartelar, pero con corrientes contrarias de hasta un nudo.

Dice Pedro Mártir de Anglería: «Este Vicente Yáñez recorrió de Oriente a Occidente toda la costa meridional de Cuba, y dio la vuelta a ésta, que hasta entonces, por su largura muchos reputaban por continente. Vicente Yáñez, habiendo conocido ya por prueba manifiesta que Cuba era isla, siguió adelante y dio con otras tierras al occidente de Cuba, pero en las que ya había tocado el Almirante. ...» (ANGLERÍA, P.M. de: Ob. Cit., pág. 141).

debió arribar al continente a la altura de punta Cahuita en la actual Costa Rica, después de divisar la cordillera de Salamanca, al caer el sol del día 27 de noviembre (15).

Se celebró consejo en la armada con la decisión de bajar la costa, ya descubierta por Colón, hacia el Poniente y el Norte según las instrucciones recibidas de la Corona (16). Después de recoger agua fresca en uno de los riachuelos que bajan de los cerros de Matama, la armada se dio a la vela con rumbo NO en la mañana del día 29 de noviembre de 1508. Al atardecer del 2 de diciembre fondeaba la armada en la desembocadura del río San Juan, después de rodear la isla Uvita y de encontrar vientos por la amura de estribor y una corriente contraria de hasta 1,25 nudos, que obligó a la armada a navegar de bolina y con relativo beneficio (17). El día 9 de diciembre fondeaban al redoso de la punta de las Perlas, después de navegar con vientos de proa y corrientes contrarias, voltejeando sin descanso salvo cuando fondeaban por la noche, y de doblar la punta del Mono. Al darse a la vela el día 10 tuvieron que dar suficiente cancha para franquear los bajos y cayos de las Perlas, después continuaron su progreso con rumbo Norte y las mismas dificultades, de forma que hasta la caída de la tarde del 18 no fondearon al sur del cabo de Gracias a Dios en el delta del río Cocos, antiguo río Segovia (18).

En la mañana del 18 de diciembre, doblado el cabo Gracias a Dios y después de caer siete cuartas a babor, la armada continuaba su progreso por la costa norte de Honduras, que Colón había llamado de las Orejas, con el rumbo

(15) Velocidad media de cuatro nudos, reduciendo vela por la noche, y rumbo verdadero efectivo del SO 3° S por una corriente de medio nudo al NO. Las fechas son, naturalmente, estimadas, así como los puntos de fondeo.

Recuerda el historiador Manzano la soberbia del almirante Colón cuando escribía a los Reyes Católicos y decía que «ninguno [de los pilotos] puede dar razón cierta por donde fui yo ni vine ...» (MANZANO, J. y A.M.: Ob. cit., tomo II, pág. 351.)

(16) Dice aquí Pedro Mártir de Anglería que la armada en este punto torció a la izquierda, es decir cayó a babor, y continuó bojeando la costa al Levante y Sur. Error manifiesto, el rumbo hubiese sido contrario a las órdenes recibidas de la Corona y que fue corregido por las declaraciones del propio Pinzón y del piloto Ledesma en los pleitos colombinos, a pesar del error del amanuense en la declaración de Vicente Yáñez que al poner Oriente por Occidente parecía dar la razón a Anglería. Muchos historiadores, desorientados por este punto han caído en el mismo error de Anglería. El resto de la descripción de Anglería de los sucesos acaecidos en este viaje son, sin embargo, válidos. (MANZANO, J. y A.M.: Ob. cit., tomo II, págs. 351 a 356; ANGLERÍA, P.M. de: Ob. cit., pág. 141.)

(17) He supuesto que la armada fondearía en la noche y que en estas condiciones de viento y corriente no haría más de tres nudos.

(18) Ganancia en el rumbo Norte de poca más de una milla por hora de navegación.

ONO y NO, con vientos portantes por la aleta de estribor y corrientes variables de menor importancia. Al caer el día 18 probablemente fondearon en la boca del río Patuca al este de la punta del mismo nombre, donde es fácil se diese un día de descanso a las tripulaciones y se completasen las existencias de agua y leña. Hechos a la vela al amanecer y después de oír Misa del domingo 20 de diciembre, doblada la punta de Patuca, y avistada la sierra de la Cruz, la armada caía dos cuartas a babor hasta doblar el cabo Camarón a cuyo redoso probablemente dieron ancla al caer el día 20. A media mañana del día 21 vieron una isla por la amura de estribor y cambiaron el rumbo para reconocerla, poco después divisaban otra isla al oeste de la primera, ambas debieron ser reconocidas por el piloto Ledesma como las Guanajas, (Guanaja y Roatán), y volvieron a caer al rumbo primitivo. La noche del 21 fondeaban al abrigo del cabo que llamaron de Honduras, (la punta Caxinas de Colón), en la bahía de Trujillo.

Dados de nuevo a la vela en la madrugada del 22 de diciembre siguieron costeano por zonas, dominadas por altas sierras al Sur, ahora desconocidas para el piloto Ledesma y por tanto con mayores precauciones. Poco antes del mediodía probablemente descubrieron por proa las islas de los Cochinos y sus bajos que dejaron por estribor, horas después descubrían por la amura de estribor la isla de Utila y, al anochecer, daban fondo al este de la punta del Obispo. Al caer el día 23 anclaban al abrigo de la punta Caballos en la actual bahía de Cortés, después de reconocer la bahía de Tela y doblar punta Sal. Hechos a la vela en la madrugada del 24 de diciembre, fueron dejando por popa las sierras de Omoa y del Espíritu Santo y descubriendo por babor las bocas de los ríos Motagua y San Francisco del Mar, ya en las actuales costas de Guatemala. A media mañana vieron surgir en el horizonte por proa la sierra Maya en el actual Belice y cuatro horas más tarde, poco antes de doblar el cabo Tres Puntas, se podían distinguir las Siete Colinas en la costa de Belice. Al caer el sol fondearon al redoso del cabo Tres Puntas en lo que podría ser por la configuración, sierras al sur y al noroeste y el sol poniente hundiéndose bajo las aguas, la boca del paso que iban buscando. El que fuese la vigilia de la Natividad del Señor parecía también un buen augurio, de forma que, oída la misa o rezadas las oraciones si el capellán faltase (19) y repartido un rancho extraordinario, los hombres libres de servicio se retiraron a descansar en espera de los acontecimientos del nuevo día.

(19) Por estos días falleció el capellán de la armada Juan Martínez de Celaya que, en función de la liquidación que se hizo a sus herederos el 3 de diciembre de 1510, sirvió en la armada seis meses y cinco días. (Véase A.G.I., Indiferente 1961, lib. 11, fols. 22 y 23, y Contratación 4674, fol. 35, copiados en el tomo III de la obra citada de Manzano, págs. 148 y 303 respectivamente).

Al amanecer del 25 de diciembre, día de la Natividad del Señor, levaron anclas para continuar barajando la costa con rumbo SE siguiendo la lengua del cabo Tres Puntas. Poco más tarde de una hora, el cambio de color de las aguas denunciaba los bajos de la Lengua de Buey que el poco calado de las carabelas permitió pasar con la sonda en la mano, mientras el bergantín exploraba la bahía La Graciosa cuya entrada surgía por babor. Una hora más tarde la forma de la costa les obligaba a caer a estribor con rumbo Oeste y dejaban por la amura de babor la bahía de Santo Tomás de Castilla con muy poco fondo y cuyas orillas se veían cubiertas de bosque y coronadas por la sierra del Mico. Antes del mediodía dejaban por babor la punta de la Herrería y la ancha boca (1,5 millas) del río Dulce. Al mediodía por el Oeste podían ver la desembocadura del río Sarstún y comprobaban que estaban en el centro de una gran bahía que llamaron de la Navidad, actual bahía de Amatique o de Honduras.

De las orillas, especialmente de las bocas de los ríos fueron saliendo estrechas canoas tripuladas por nativos, por lo que la armada se puso en facha para tomar contacto con ellos. Los indios llegaban, sin embargo, con ánimo hostil que pronto se puso de manifiesto, pues al acercarse a las naves dispararon con valor temerario sus flechas. Los castellanos protegidos por las bordas no sufrieron daño, pero se decidió hacer unos disparos de lombarda y falconete a cuyo estruendo y tremendo estrago cuando alcanzaron alguna canoa se dispersaron los indios. Salieron en su persecución los castellanos en los botes auxiliares y tomaron muchos prisioneros después de matar a algunos que se resistieron. Fondearon las naves a una distancia prudencial de la costa, probablemente en 12 metros con fondo de arena apretada y fina, para esperar con guardia doblada los acontecimientos que traería el nuevo día. Los pilotos aprovecharon las horas de sol y la situación en el medio de la bahía para tomar marcaciones y estimar distancias de sus accidentes (20).

Entre tanto los caciques mayas, que se llaman chiacones, estaban temerosos de las armas y fuerza de los españoles y para evitar que estos desembarcasen y saqueasen sus pueblos, determinaron pedir la paz. En la mañana del 26 salieron de las orillas canoas indias que a una distancia prudencial hacían ges-

(20) Los sucesos en la bahía de Amatique están tomados de la descripción de Pedro Mártir de Anglería en su obra citada, páginas 141 a 143. Extendidas a lo largo de un tiempo prudencial según mi hipótesis personal.



La carabela *San Benito* (a. *La Gallega*)
Fragmento del óleo sobre lienzo de Javier Escudero Cuervas-Mons.

tos de paz, aunque los castellanos no entendían su lengua. Llegados finalmente a las carabelas, presentaron sus regalos como signo de amistad y recibieron así mismo presentes de los españoles.

Las carabelas, que llevaban seis meses de navegación ininterrumpida, estaban sin duda necesitadas de reparaciones importantes. Lo más probable fue que se aprovechase la calidad de las playas aplaceradas de la parte sur de la bahía, punta de Santa María; la abundancia de maderas, agua y alimentos frescos; y la actual buena disposición de los indios para dar a las carabelas el recorrido que tanto necesitaban. La operaciones de descargar una carabela, incluso de su lastre; desarmarla de su artillería y equipo de fondeo; desapejar sus velas y entenas; trasladar todo este equipo a tierra con ayuda de los bateles y lanchas; varar la nave, doblar sus burdas, y dar a la banda el casco con ayuda de cabrestantes en tierra; limpiar y calafatear la obra viva, para repetir después la dos últimas operaciones en la otra banda; y, finalmente, sacar a flote la carabela, aparejarla, armarla, lastrarla y cargarla; necesitaban no menos de 15 días de intenso trabajo. Naturalmente durante este proceso la nave estaba inerte, por lo que la otra carabela debió quedar útil para la defensa; además de las obras de fortificación en tierra para defensa del equipo desembarcado, carpinteros y marinería dedicada a la reparación de tonelería, jarcia y velas. Por todo ello probablemente se quedó la armada en la bahía de la Navidad no menos de cinco semanas para poder atender al recorrido de las dos carabelas.

Entre tanto el bergantín debió estar dedicado a la exploración de la bahía, incluso reconociendo el río Dulce aguas arriba, pasando por el Golfete hasta llegar al lago de Izábal, 23 millas aguas arriba. Otra partida de tripulantes con ayuda de los indios mayas, recogía leña, pescaba y secaba su captura, y hacía cecina de la carne de los abundantes pavos de la región. Los indios vivían en pueblos construidos en las orillas de la gran bahía cerca de las desembocaduras de los ríos, Se cubrían con sencillas vestiduras de algodón, los hombres hasta la rodilla recogidas a la turquesca, de forma que nos les estorbaba en el combate, y las mujeres hasta las pantorrillas. Las relaciones de los castellanos con los indios se fueron estrechando y Vicente Yáñez Pinzón, como capitán de la armada en tierra, pactó alianzas con sus chiacones, caciques elegidos por un año para la paz y la guerra, cuyos nombres nos han llegado a través de Anglería: Cianacca, Pintiñano, Camailaba, Polomo y Pot.

A mediados de febrero la armada se levó de la bahía de la Navidad con rumbo NE para continuar barajando la costa que se corría en esa dirección. Las carabelas, puestas de nuevo a son de mar, llevaban sus bodegas bien re-

pletas de maíz, salazón de pescado, cecina de pavo, fruta fresca (mameyes, tunas, aguacates, jocotes, plátanos y piñas), y pavos machos y hembras, tanto para el consumo como para su reproducción en Castilla. También abundancia de regalos, Anglería específica: oro por valor de 3.000 castellanos o pesos, un tonel repleto de incienso macho de gran calidad de 2.600 libras de a 8 onzas, tapices de algodón de vivos colores de cuyos bordes colgaban cascabeles de oro y papagayos charlatanes de variados plumajes (21).

A la altura de Punta Gorda tuvieron que navegar a unas cinco millas de la costa para evitar los numerosos arrecifes y cayos que se extienden a lo largo de la entrada a la bahía de Puerto Honduras, dejando atrás por babor la colina Gorda y las Siete Colinas con el macizo Maya siempre de telón de fondo; más tarde por estribor los cayos de las Serpientes cubiertos de árboles, hasta doblar Punta Negra. La armada empezaba a dejar a 21 millas por estribor, fuera de la vista del vigía en la cesta del palo mayor, la gran barrera de arrecifes y cayos que forman el borde oriental del canal interior o principal que se extiende a lo largo de la costa de Belice. El 15 de febrero de 1509, probablemente fondearon al Norte de Punta Negra.

El reconocimiento del canal interior de la costa de Belice les debió exigir no menos de una semana, por lo intrincado del laberinto de arrecifes y bellísimos cayos, cubiertos de árboles, palmeras y mangles, que pueblan el canal. Hacia el 22 (22) de febrero se debieron encontrar encerrados en la gran bahía de Chetumal, que quizá creyeron ser el paso que iban buscando; después de pasar la barra que la cierra con la sonda en la mano, por alguno de los canales que forman las corrientes de los ríos que descargan en la bahía. Desde la desembocadura del río Hondo, dentro de la bahía tuvieron que volver atrás y buscar una salida en la barrera de arrecifes que cierra el canal interior de Belice. En la mañana del 23 probablemente se vieron en mar abierto después de pasar la barrera por el Sur del cayo Cangrejo. Esa noche debieron mantenerse en facha a una distancia prudencial de la costa por la dificultad de cruzar la barrera de arrecifes que a una distancia de 1 a 1,5 millas corre paralela a dicha costa al Norte del cabo Gavilán.

(21) ANGLERÍA, P.M. de: Ob. cit., págs, 142 y 143; MANZANO, J. y A.M.: Ob. cit., tomo II, págs. 356 a 362.

(22) Hasta la llegada a España de Vicente Yáñez Pinzón, las fechas son de nuevo estimadas, en función de los accidentes geográficos y andar de las carabelas.

La armada continuó el bojeo de la costa dejando por estribor el arrecife del Chinchorro, flanqueado en dirección Norte Sur por cayo Lobo y cayo Norte, fondeó la noche del 24 de febrero en la bahía del Espíritu Santo, y al atardecer del día 25 descubrían los expedicionarios por la amura de estribor la gran isla de Cozumel, baja, plana, y densamente arbolada. Probablemente dieron fondo en la bahía de Celeta y aprovecharon el día siguiente para bojear la isla. El 27 por la noche fondearon en la punta Norte de isla Mujeres. El 28 de febrero, a media mañana doblaban el cabo Catoche y caían cuatro cuartas a babor para seguir el rumbo Oeste, con vientos portantes por la aleta de estribor, una corriente favorable de un nudo y buenas perspectivas de encontrar el ansiado paso con la mar libre a estribor. Esa noche fondearon en la salida de la laguna que llamaron de los Lagartos (23).

Hacia el 5 de marzo doblaban el cabo Boxcohuo y caían siete cuartas a babor para seguir el perfil de la costa con rumbo Sur (24). El 8 de marzo al atardecer probablemente fondeaban en el actual surgidero de Campeche. Al ano-

(23) Como señala Ramón Ezquerro en su obra *El viaje de Pinzón y Solís*, citada por Manzano, el nombre figura ya en el mapa publicado en la primera edición de las *Décadas* de Anglería en 1511, y atribuido al piloto Andrés de Morales, seis años antes del viaje de Hernández de Córdoba.

A partir de este punto existen varias teorías sobre la continuación del viaje de Pinzón y Solís. Manzano y otros, basados en la declaración del piloto Pedro de Ledesma en las que se afirma que la expedición alcanzó la latitud $23^{\circ} 30' N$, cree que dejaron de costear y tomaron el rumbo NE hasta llegar a esa latitud en el golfo de Méjico para después regresar a La Española. Más adelante demuestra Manzano que arribaron a La Española en junio de 1509. En mi opinión, si salieron de los Lagartos con rumbo NE hasta la altura $23^{\circ} 30' N$ y de allí a La Española por el estrecho de Yucatán debieron emplear para arribar hasta Santo Domingo unos 40 días, teniendo en cuenta los vientos dominantes del ESE y corrientes contrarias de hasta 1,5 nudos, la capacidad de ceñir de las carabelas de cuatro cuartas y media y la reducción de velocidad durante la noche. Quedan pues desde el 1 de marzo hasta principios de junio, descontados 40 días, no menos de 50 días sin justificar.

Por todo lo anterior, me inclino a pensar con Melón, Morales y de la Puente que la declaración del piloto Ledesma no se refiere a la altura alcanzada en la navegación, que obliga a dar demasiadas bordadas saliendo de Los Lagartos, sino a la altura alcanzada en la exploración de la costa. Hipótesis que, en mi opinión, confirma el plano antes citado atribuido a Andrés de Morales, en el que se dibuja el contorno de costa del golfo de Méjico incluso por encima de la más alta latitud de Cuba y del gran banco de Campeche. Por otra parte, continuar la exploración de la costa significaba el cumplimiento de las órdenes recibidas.

(24) Desde el momento en que la armada dobla la punta de Boxcohuo, he tenido en cuenta en el cálculo del andar medio la probabilidad de los temporales del N y NE que pueden alcanzar hasta 50 nudos de intensidad y levantan mucha mar en los bajos fondos de las costas de la bahía de Campeche. En estas circunstancias, la armada tenía que voltejear sin descanso para ganar barlovento y alejarse de la costa, sin ganar en su proceso de bojear la costa.

checer del 12 de marzo doblaban la punta del Tigre, dejando la isla del Carmen a estribor, para dar fondo al resguardo de la punta, ya dentro de la laguna de Términos. Los días siguientes se emplearon probablemente en explorar la laguna, en el descanso de las dotaciones, y en reponer existencias de agua, leña y alimentos frescos en las orillas de los ríos que desembocan en la laguna.

El 17 de marzo, dados de nuevo a la vela, doblaban la punta Xicalango y continuaban barajando la costa hasta dar fondo al atardecer en la boca del río Grijalva. Tres días más tarde, el 20 de marzo fondeaban en la desembocadura del río Coatzacoalcos y el 26 en el surgidero de Veracruz, después de marcar el volcán de Orizaba y el característico pico del Cofre de Perote. Hacia el 31 de marzo arribaron al surgidero de Tuxpán en la desembocadura del río del mismo nombre, y tres días más tarde a la desembocadura del río Indios Morales (23° 27'N), punto donde probablemente se decidió dar por terminada la expedición sin haber encontrado el paso, objetivo principal de su viaje (25).

La armada se detuvo probablemente dos semanas en el surgidero de Indios Morales para alistar las carabelas para el tornaviaje. Se aprovechó sin duda el tiempo para desarmar el bergantín, cuyo empleo no tenía ya sentido. Completados los suministros de agua, leña y víveres se hicieron a la vela desde la costa mejicana el 17 de abril de 1509. El 7 de mayo se podían encontrar a la entrada del canal de Yucatán, y hacia el 3 de junio fondeaban en el surgidero de Santo Domingo en La Española, para reparar las carabelas, faltas ya de repuestos, y completar sus suministros, según les permitía las instrucciones de la capitulación de su expedición.

Después de informar al gobernador Ovando de los resultados de su viaje, Vicente Yáñez Pinzón se dispuso a volver a Castilla con la carabela *San Benito* de su mando, mientras que Juan Díaz de Solís prolongaba su estancia en La Española (26). Vicente Yáñez con su carabela debió unirse, para nave-

(25) Muchas pueden ser las razones que justifiquen la decisión de iniciar el tornaviaje: Aumento de los temporales del N y NE que hacían lento y peligroso el proceso de explorar una costa que se extiende precisamente hacia el N y luego al NE; cansancio de las dotaciones probablemente reducidas por las bajas sufridas en nueve meses de navegación y trabajo; necesidad de llegar al puerto de Santo Domingo, del que distaban 1.800 millas con vientos y corrientes contrarias, antes del mes de julio con mayor probabilidad de sufrir los terribles huracanes, cuyos efectos ya conocían los españoles.

(26) Juan Díaz de Solís vio requisada la carabela *Magdalena* de su mando por el nuevo gobernador Diego Colón, llegado a La Española el 9 de julio de 1509 y que perdió su nave *San Jorge* en el huracán que asoló la isla el 29 de julio. (MANZANO, J. y A.M.: Ob. cit., tomo II, págs. 389 a 393).

gar en su conserva, a las dos naos que mandadas por Cristóbal Vizcaíno y Diego Rodríguez respectivamente se dieron a la vela en el puerto de Santo Domingo el 9 de julio de 1509 con 10.500 pesos de oro para la Corona. Las naves arribaron a Sevilla a finales de agosto y el 29 de agosto Vicente Yáñez Pinzón rendía viaje en Sanlúcar y entregaba el mando de la *San Benito*, de modo que la Casa de la Contratación pudo pagar a Vicente Yáñez su «sueldo que hubo de haber hasta los veinte y nueve de agosto de este presente año [de 1509] que sirvió en la mar». Meses después, el 25 de octubre de 1509 y en la nao *Franca*, llegaba a Castilla el otro capitán de la armada de la especiería Juan Díaz de Solís que traía 59 marcos de guanines (oro indio de baja ley), probablemente de los regalos de los indios mayas de la bahía de la Navidad, y que los oficiales de la Contratación hicieron fundir (27).

(27) MANZANO, J. y A.M.: Ob. cit., tomo II, págs. 401 a 412 y 435.

CAPÍTULO V

EPÍLOGO

La Casa de la Contratación escribió al Rey una carta fechada el 29 de agosto de 1509 en la que, entre otras cosas, se informa a Su Alteza del regreso de Vicente Yáñez Pinzón y del resultado de la expedición. El fracaso del viaje de la especiería, que no había encontrado el paso para llegar por occidente al Maluco, lleva al rey don Fernando el Católico a pedir a la Casa de la Contratación, carta fechada en Valladolid el 15 de septiembre, que: se despida a la tripulación de la *San Benito*, para que no hagan más gasto del ya hecho sin provecho; se requiese todo lo que Vicente Yáñez Pinzón y Juan Díaz de Solís trajesen; se les abra juicio para conocer el culpable de que no se cumpliera el asiento que con ellos se había tomado, inquiriendo información tanto del veedor de la armada como de otras personas que pudiesen aportarla; y, sabida la verdad, se le informase [a Su Alteza] para castigar y proveer como a su servicio cumpliera.

El 28 de septiembre la casa de la Contratación envió a la Corte, en Valladolid, al piloto Pedro de Ledesma, que había regresado a Castilla formando parte de la tripulación de la *San Benito*, con una carta para el Rey y para que informase a S.A. del resultado de la expedición de la especiería. Don Fernando contestaba el 12 de noviembre pidiendo que: se abra la información pedida sobre la armada de la especiería, para que se pueda saber por entero la verdad; se pidan fianzas a Pinzón y Solís; y se les envíe a la Corte con el resultado de la investigación. Por estas fechas Vicente Yáñez Pinzón, que estaba en Sevilla a la espera de la llegada del otro capitán Juan Díaz de Solís para prestar su declaración a la Casa de la Contratación, se casaba en segundas nupcias con Ana Núñez de Trujillo.

Antes, el 27 de octubre, los oficiales de Contratación habían escrito al Rey dándole cuenta de la llegada de Juan Díaz de Solís y de su entrada en prisión, la decisión de fundir los ganines que Solís había traído, y la llegada de las actas del veedor de la armada que había muerto en La Española. Contestaba don Fernando con fecha 14 de noviembre aprobando lo realizado y pidiendo muestras de los guanines y el envío de Solís a la cárcel de la Corte, junto con los procedimientos del proceso. Terminaba su carta el Rey ordenando el pago de los sueldos atrasados a las tripulaciones, «que fueron en el viaje de Vicente Yáñez y Juan Díaz de Solís, pues la gente no tiene culpa de lo que ellos habían de hacer».

El 19 de diciembre los oficiales de la Contratación, Matienzo, Isasaga y López de Recalde, enviaron una carta a Su Alteza con el alguacil de la Casa de Contratación que conducía las muestras de guanines y al preso Juan Díaz de Solís que, a su llegada a Valladolid, ingresó en la cárcel de esta ciudad (1). En la carta se daba cuenta del pago de los atrasos a las tripulaciones de las carabelas *San Benito* y *La Magdalena*, incluso a las familias de los tripulantes fallecidos, y a Vicente Yáñez Pinzón, probablemente por que se le encontró libre de cargos, también informaban a S.A. de la renovación de la carabela *San Benito* que estaba ya fuera de carena. El Rey contestó con real cédula, fechada en Madrid el 14 de febrero de 1510, aprobando lo realizado y ordenando el envío de la carabela *San Benito* a La Española para que sirviese con las otras naves allí destacadas (2).

(1) Juan Díaz de Solís fue finalmente declarado libre de cargos en junio de 1511, y cobró los sueldos que la casa de Contratación le adeudaba, además de 34.000 maravedíes de que le hizo merced el Rey Católico por lo gastado y perdido en el tiempo en que estuvo en prisión. Fue nombrado más tarde piloto mayor de la Casa de Contratación, para cubrir la vacante que la muerte de Américo Vespucio había dejado. Asimismo, capitán de una nueva expedición al Oriente que tomaría posesión del Maluco, que se creía en el lado castellano. La expedición se suspendió por la oposición del rey de Portugal. En agosto de 1514 llega a Castilla la noticia del descubrimiento del mar del Sur por Vasco Núñez de Balboa, y en octubre de 1514 se daba a la vela una armada, mandada por Juan Díaz de Solís, para buscar un paso por el Sur. En febrero de 1516 moría Solís a manos de los indios en el recién descubierto estuario del río de la Plata.

(2) MANZANO, J. y A.M.: Ob. cit., tomo II, págs. 427 a 454; y tomo III donde se copian diversos documentos del A.G.I., págs. 239 a 251.

La carabela *San Benito* estuvo en carena desde el 11 de septiembre hasta el 31 de diciembre de 1509. Después estuvo al cuidado del piloto Juan de Camargo, responsable también de su carena, y tres marineros hasta el 10 de abril de 1510, en que partió para las Indias mandada por el piloto Pedro de Ledesma. (A.G.I., Contratación 4674, fol. 37v, citado por Manzano en su obra citada, tomo III, pág. 262. Colección Guillén DLXVIII. M.N. Ms 1764: Documento 3. *Relación de lo que se ha gastado en la carabela en que vino por capitán Vicente Yáñez y va ahora por capitán Pedro de Ledesma para el servicio de la isla.* Fols. 23 27).

A finales de febrero o primeros de marzo de 1510 Vicente Yáñez Pinzón viaja a la Corte, a la sazón en Madrid, y se entrevista con el Rey, el obispo Fonseca y el secretario Conchillos. En estas conversaciones debió de confirmarse su buen hacer y lealtad a la Corona, pues en real cédula del 20 de marzo se ordenaba a los oficiales de la Contratación se liquidase a Vicente Yáñez todos los atrasos que tuviese en sus sueldos como piloto real, «porque en lo del viaje pasado que hicieron Vicente Yáñez Pinzón y Juan Díaz de Solís, yo he sido servido del dicho Vicente Yáñez, ...»(3). En Hita, camino de Monzón, donde se celebrarían las Cortes Generales del reino de Aragón, firmaba el Rey Católico, el 9 de abril, tres reales cédulas en favor de Vicente Yáñez Pinzón. Por las dos primeras, dirigidas a Juan Ponce de León, capitán de la isla de San Juan, se conceden a Vicente Yáñez ocho caballerías de tierra y una encomienda de 100 indios, todo en dicha isla pero con obligación de residir en ella, «en enmienda y satisfacción de otras ciertas mercedes que yo y la señora reina, mi mujer, que haya santa gloria, le hicimos de oficios y tierras en la dicha isla de San Juan, que no tuvieron efecto, y por lo que nos ha servido y sirve; ...». En la tercera el Rey ordena a los oficiales de la casa de Contratación que, pues Vicente Yáñez Pinzón va a residir en Sevilla, aprovechen su experiencia en el servicio de la Corona (4).

A mediados de octubre Vicente Yáñez Pinzón es enviado a la Corte, de nuevo en Madrid, acompañando una importantísima remesa de oro, llegado de Indias, por valor de 16.000 ducados (6.000.000 de Maravedís). En esta comisión Pinzón fue acompañado por Martín Yñiguez de Yrarraga y Lorenzo de Vitoria. Entregado el oro al camarero de S.A. Juan Cabrero el 28 de octubre, el 3 de noviembre volvieron a Sevilla los acompañantes, mientras Pinzón quedaba en la Corte, después de recibir cada uno 2.000 Maravedís para ayuda de su costa. Traían aquellos una carta del Rey para la Contratación en la que acusaba recibo del oro y daba instrucciones para el tratamiento de un suceso de espionaje del súbdito portugués Juan López, ya en prisión en Sevilla, relacionado con el alcance de los descubrimientos de la expedición de Pinzón y Solís. Hasta su muerte, Vicente Yáñez sigue al servicio de la casa de Contratación y actúa particularmente como armador y abastecedor de navíos

(3) Por estar Vicente Yáñez Pinzón en la Corte, cobró su mujer 14.090 maravedís que se le adeudaban desde la liquidación hasta el 29 de agosto, fecha en que desembarcó. (A.G.I. Contratación 4674, fol. 24, copiado en la obra citada de Manzano, tomo II, págs. 457 y 458, y tomo III, págs. 269 y 270).

(4) MANZANO, J. y A.M.: Ob. cit., tomo II, págs. 454 a 502.

en el creciente comercio con las Indias. En 1513 es testigo de la probanza del fiscal en el segundo pleito de Colón. A finales de 1513 y en 1514 interviene Vicente Yáñez Pinzón en el apresto de la armada de Pedrarias Dávila que había sido nombrado gobernador de Castilla del Oro. Primero como piloto real al servicio de la Casa de Contratación, más tarde como uno de los pilotos y maestros de la expedición, según órdenes directas que Pinzón recibió de Su Alteza. Recibió Vicente Yáñez el mando de la carabela *Sancti Espíritus*, pero cayó enfermo y pidió ser relevado de ir en la armada de Pedrarias Dávila para atender a su curación. Esta petición fue atendida por el Rey, en real cédula del 14 de marzo de 1514. Poco después, en la primera quincena de septiembre de 1514, moría en Sevilla con algo menos de 60 años, uno de los más grandes navegantes y descubridores castellanos (5).

(5) MANZANO, J. y A.M.: Ob. cit., tomo II, págs. 525 a 605.

CAPÍTULO I

LA CARABELA SAN BENITO

La construcción naval andaluza comienza con la instalación de las grandes atarazanas de Sevilla, ordenada por don Alfonso X el Sabio en el año de 1252. En Sevilla se concentra la construcción castellana de galeras, la nave de guerra más característica de la baja Edad Media, mientras que las naves mancas seguían construyéndose en Galicia y el Cantábrico (1). La importancia de los astilleros de Sevilla se puso de manifiesto con motivo del armamento de la respetable armada de 28 galeras del Rey, 80 naos, dos galeotas y cuatro leños, más otras 12 galeras y una galeota, con la que don Pedro I el Cruel atacó Barcelona en junio de 1359 (2). La conquista y pacificación de las desembocaduras del Tinto y del Odiel y del Guadiana debió aumentar la capacidad de construcción naval de la zona. Los primeros carpinteros de ribera fueron probablemente alarifes moriscos, dirigidos quizá por maestros de Galicia y del Cantábrico.

(1) ARTIÑANO, G. de: *La arquitectura naval española*, págs. 27 a 29.

En 1372 don Enrique II ordenó construir unas atarazanas en Santander, cuyo puerto fue elegido base de la escuadra de galeras del Norte. Las atarazanas de Santander habrían de servir para el armamento e invernada de una armada de ocho galeras. (CASADO, J.L.: *Santander una villa marinera en el siglo XVI*, pág. 36.)

(2) CASTIÑEIRAS, P.: «La época de los descubrimientos geográficas», en *El buque en la armada española*, pág. 68; LAFUENTE, M.: *Historia de España*, tomo V, págs. 119 y 120.

La carabela es resultado del proceso de evolución y mejora realizado por carpinteros de ribera, portugueses y andaluces, del cárabo o cáraba moruno del que tomó también el nombre en su forma diminutiva. El cárabo era una embarcación empleada en el Norte de África, de cierto porte con cubierta y aparejo latino, que podía llevar hasta 30 hombres de tripulación, según se desprende de las crónicas portuguesas de Azurara y Rui de Pina. García de Palacio define el cárabo como «género de navío que los turcos usan» y la cáraba como «navío grande de los que en Levante se usan». También se cita en las crónicas españolas de don Alfonso XI de Castilla cuando se refiere a la armadas de los reyes de Granada, Túnez y Bugía, reunidas por Abuhasen en 1339 y en las que figuraban «galeras y otros navíos, muchos de los cuales hacen los moros que llaman cárabos y barcos grandes y numerosa caravana de navíos pequeños». La misma crónica dice que en la armada, que el rey Alí envió al cerco de Algeciras en 1342, iban muchos cárabos, trayendo cada uno de 50 a 60 caballos (3). En la evolución de la carabela andaluza pudo también haber influido de forma notable la galera o mejor aún la galeota, al menos en el aparejo, en el diseño de la obra viva y en la disminución de la relación manga/eslora, aunque no tanto en las formas de la popa (4).

La primera referencia a la carabela en lengua española es de la crónica de don Juan II que, con motivo de una inundación acaecida en Sevilla en 1434, cuenta que «...muchos [vecinos] se metían en naos y carabelas...» (5). En Portugal hay una mención en la *Foral de Vila Nova de Gaia* de 1255, pero se trata de embarcaciones de pesca. La primera referencia a una carabela de altura es de 1434, con motivo de una expedición al estrecho de Gibraltar que recaló en Silves (6).

Hay muchas definiciones de la carabela, pero quizá la más antigua en lengua española sea la de García de Palacio en su obra *Instrucción náutica para navegar*, Méjico 1587, y por tanto contemporáneo de las carabelas, que define como: «un navío largo y angosto que trae velas latinas». Años antes,

(3) FONSECA, Q. da: Ob. cit. pág. 42 a 46; GARCÍA DE PALACIO, D.: Ob. cit.: pág. 137v; MARTÍNEZHIDALGO, J.M.: Ob. cit., pág. 45.

(4) La tradicional popa de culo de mona de las galeras, pudo tener excepciones y se ven galeras con popa llana en algunos grabados de Brueghel.

(5) CASTIÑEIRAS, P.: Ob. cit., págs. 76 y 77. Algunos autores hablan de una mención en la Partida II, título XXIV, ley VII de las *Partidas* de don Alfonso X el Sabio, aunque se trata de una adición posterior al código original. (*Ibidem*, págs. 65 y 66).

(6) FONSECA, Q. da: *A caravela portuguesa ...*, pág. 223.

1555, el portugués Fernando Oliveira escribía que las carabelas eran más estrechas que lo requerido por las proporciones que debe tener un navío redondo, cuya eslora debe ser tres veces su manga, mientras que la carabela tiene mayor eslora que la que pide su manga. Más completa, aunque también más moderna, es la definición del capitán de fragata de la armada española Timoteo O'Scanlan en su valioso *Diccionario marítimo español*: «Embarcación larga y angosta, con tres palos sin cofas, una sola cubierta, espolón a proa, popa llana, y velas latinas» (7).

En la anterior definición, y en lo que se refiere al casco, destaca en su diseño la menor relación manga/eslora, en comparación con las naves de aparejo redondo; y en su construcción, la popa llana en contraposición a la popa redonda propia de naos y carracas. La menor relación manga/eslora permite que los finos de proa y popa tengan más eslora para su total desarrollo. Esta particularidad, en lo que se refiere a la popa, está facilitada por la popa llana que permite una excelente salida de aguas en los bajos de la obra viva, necesaria para el mejor rendimiento del timón y el gobierno de la nave, sin encarecer su construcción (8).

Estas características de diseño del casco daban a las carabelas una indudable ventaja sobre las naos en velocidad y en capacidad de ganar barlovento. Circunstancia que se puso claramente de manifiesto en el primer viaje de descubrimiento del almirante Colón, como ya hemos visto en la primera parte de esta trabajo (9). Con vientos portantes una carabela, con el mismo plano

(7) GARCÍA DE PALACIO, D.: *Instrucción náutica para navegar*, pág. 137v; FONSECA, Q. da: Ob. cit., pág. 23 que cita a Fernando Oliveira: *Arte da guerra do mar*. Cimbra, 1555; O'SCANLAN, T.: *Diccionario marítimo español*, pág. 144. En mi opinión la definición de O'Scanlan sería perfecta si en vez de fijar el número de tres palos, dijese de uno a cuatro palos. Ver también la obra ya citada de ALÁEZ, J.A., págs. 97 a 99.

(8) La popa llana fue heredada de la carabela por los galeones y mantenida hasta principios del siglo XVIII en que, en la construcción de los navíos, se hace el esfuerzo de redondear la popa, sin detrimento de la salida de aguas para el buen gobierno de la nave. El mismo proceso se sigue en otros países, aunque hay un ejemplo de popa redonda en el Reino Unido de 1634. (v. más información en Howard, F.: *Sailing ships of war*).

(9) Sorprende la elección, por un marino tan experimentado como Colón, de una nao para la expedición de 1492, quizá se dejó influir por el tipo de vientos (portantes) que esperaba en su navegación. Por otra parte las provisiones del 30 de abril de 1492 (v. I Parte) establecen claramente que la armada debía estar formada por tres carabelas, especificación que indica que SS.AA. estaban bien aconsejados (MANZANO, J.: *Cristóbal Colón. Siete años decisivos de su vida (1485-1492)*, pág. 532. Otra explicación, no muy plausible, es que no hubiese una tercera carabela disponible en la zona por esas fechas. El caso se repite en todas sus expediciones y, una vez más, Colón hizo el segundo tornaviaje en la carabela *Niña*.

vélico y velas redondas, consigue un 25 por ciento más de velocidad que una nao de su misma eslora. De nuevo con el mismo plano vélico y navegando de bolina, una carabela gana también un 25 por ciento de velocidad y abate un 25 por ciento menos que una nao de su misma eslora (10).

Si se trata de navegar de bolina, a esta ventaja del diseño del casco se debe añadir la ventaja del aparejo latino. En la navegación de ceñida tiene mayor importancia, por consideraciones aerodinámicas, la diferencia de presiones que se forma entre el lado de barlovento y sotavento de la vela, que la mera presión por barlovento, que tanta importancia tiene en la navegación con vientos portantes. Además, en la navegación de bolina cobra una gran importancia la mayor rigidez del borde de ataque y el mayor alargamiento (relación entre la longitud y la anchura de la vela) de la vela latina, en comparación con la vela redonda, a pesar de la pequeña ayuda que esta última recibe de sus púas de bolina en lo que a rigidez del borde de ataque se refiere (11).

Las características de velocidad y capacidad de ganar barlovento hicieron de la carabela una de las naves más adecuadas para el combate y para los descubrimientos, «...de manera que así como son ligeras, así son fuertes para embestir y pelear demás que navegan contra el viento, lo que otros navíos no

(10) El autor ha realizado estudios de comparación (inéditos) entre la carabela *San Benito* y una nao, geosim de la *Santa María* construida para el V Centenario, con la misma eslora entre perpendiculares, pero con un arqueado de unos 120 toneles. Las características de las dos naves no dimensionales, en función de su eslora entre perpendiculares es la siguiente:

	<i>San Benito</i>	Geosim* de la <i>Santa María</i>
Eslora en flotac.	0,937	0,943
Manga en flotac.	0,256	0,342
Calado medio	0,081	0,089
Coefic. bloque	0,51	0,53
Coef. afin. maestra	0,83	0,71
Coef. afin. flotación	0,73	0,78
Coef. prismático	0,62	0,74

* Modelo a escala.

(v. más información sobre el procedimiento para este tipo de estudios en GARCÍA DEL VALLE, J.: «Curvas polares de velocidad» en *El navío de la carrera ManilaAcapulco Ntra. Sra. del Pilar de Zaragoza*, págs. 65 a 95).

(11) Véase más información sobre este punto en el tercer capítulo de esta segunda parte.

pueden tan bien hacer; ...» (12). Hemos visto en la primera parte que la carabela era empleada en la guarda de las naos que hacían la carrera de Indias, en incursiones de corso y piratería, y en expediciones de descubrimiento y de conquista. Antes de la conquista de Granada, mosén Diego de Valera propuso a los reyes Católicos mantener una armada para la guarda del estrecho de Gibraltar. A petición de SS. AA. Valera presentó un memorial sobre su composición y armamento en el que proponía que la armada estuviese formada por dos carracas, dos naos, dos balleners y seis carabelas latinas; descartaba las galeras por ser muy costosas y de poca utilidad en invierno. Un hijo de este, el alcaide Charles de Valera, con dos carabelas del Puerto de Santa María, andando de armada sobre las costas de Granada y África, tomó sobre 30 naves de moros: galeras, fustas, saetías y cárabos (13).

En la primera parte (nota 16 del tercer capítulo) se destacaba la importancia de las carabelas en la composición de la armada que se hizo a la vela en 1505 para la conquista de Mazalquivir. En 1509 y para la conquista de Orán se aprestaron 33 naos, 22 carabelas, 6 galeotas, 3 tafurcas y una fusta (14). En lo que se refiere a la guarda de la carrera de Indias, además de la armada de Juan de la Cosa en 1507, que se cita en la primera parte, se formaron otras armadas con intervención de carabelas para la defensa de la carrera contra piratas y corsarios. Así la organizada en 1521 bajo el mando de Rodrigo del Castillo y formada por una nao de 200 toneles, una carabela cuyo patrón, Rodrigo Bermejo, era piloto de la armada y un bergantín. En agosto de 1522 se dispuso que dos carabelas diesen guarda a una flota de ocho naos, por las noticias de acoso de corsarios franceses (15). En 1528 la armada estuvo formada por tres naves con un arqueo total de 200 toneles bajo el mando de Sancho de Herrera (16). En 1543 salió con la flota una escolta hasta las Canarias de dos naos y una carabela, bajo el mando de Juan López de Isasti, encontraron una nao francesa con tres pataches que habían apresado una carabela; López de Isasti apresó las naves francesas, salvo los pataches que se

(12) FERNÁNDEZ DURO, C.: Ob. cit., tomo I, pág. 325, que cita *La guerra del moro*.

(13) *Ibidem*, tomo I, págs. 11 y 12, 325 y 326.

(14) El arqueo de las carabelas oscilaba entre 115 y 60 toneles, con un arqueo medio de 76 toneles. *Ibidem*, tomo I, págs. 354 y 355.

(15) *Ibidem*, tomo I, págs. 421 y 422.

(16) CASADO, J.L.: *Los barcos españoles del siglo XVI y la Gran Armada de 1588*, pág. 30, que cita a CHAUNU, H. y P. y FERNÁNDEZ DURO, C. Casado no especifica el tipo de nave, pero creo que tres naves de esa época cuyo arqueo sume 200 toneles debieron ser carabelas.

dieron a la fuga (17). Se formó una armada, capitán Diego López de las Roelas, en 1547 con una nao y seis carabelas que había en Sevilla, salieron las seis carabelas pero un temporal hizo que se perdiesen dos sobre Tavira, mientras que dos arribaron a Faro y dos volvieron a Sanlúcar. El mismo López de las Roelas salió en 1549 con cuatro carabelas y dos naos para defensa de las Antillas, mientras su hermano Pedro con otras dos carabelas y una nao patrullaba por la costa (18).

En los años que nos ocupa la carabela andaluza había alcanzado, probablemente, el cenit de su desarrollo. Poco tiempo después comenzaría su decadencia, de forma que con la aparición del nuevo galeón, con la tipología que se impuso a mediados del siglo XVI y que incorporaba a la nao características de la carabela: menor relación manga/eslora, líneas de agua más afinadas y popa plana, la carabela dejó de formar parte de las armadas castellanas. La portuguesa evolucionó con la ampliación de su arqueo y francobordo, el empleo de un castillo de proa, la conversión del aparejo del trinquete en redondo con trinquete y velacho, y el aparejo de un bauprés con cebadera. Gracias a esta evolución la carabela portuguesa se empleó hasta bien entrado el siglo XVII (19).

La siguiente tabla, tomada de Casado (20), clasifica los tipos de naves empleadas en el Atlántico, obtenidas del Registro General del Sello (A.S.), entre los años de 1476 a 1496:

(17) FERNÁNDEZ DURO, C.: Ob. cit., tomo I, pág. 430.

(18) *Ibidem*, tomo I, págs.434 a 437.

(19) FONSECA, Q. de: Ob. cit., pág. 24.

En el Mediterráneo y entre los piratas y corsarios berberiscos se desarrolló el jabeque, descendiente directo de la carabela, que era un excelente velero. La necesidad de terminar con el corso obligó a la armada española a construir jabeques con un programa que desarrolló don Antonio Barceló. Se construyeron 47 jabeques entre 1750 y 1786. (MANERA, E.: «La época de Felipe V y Fernando VI» en *El buque en la armada española*, pág. 196; y apéndice de la misma obra, págs. 422 y 423). Otras naves mercantes mediterráneas descendientes de la carabela son el laud, también empleado como guardacostas, la tartana, el místico, el velachero, éste con un palo cruzado como la carabela portuguesa del siglo XVII, la polacra, al principio con aparejo latino y luego redondo aunque con palos enterizos, y las combinaciones de los diferentes tipos, como la palacra mística, muy velera con el mayor cruzado y el trinquete y mesana con aparejo latino, el jabeque místico, etc. (MONLEÓN, R.: *Construcciones navales bajo su aspecto artístico*).

(20) CASADO, J.L.: *Los barcos del Atlántico ibérico ...* pág. 128. El navío es en esta época una nave de arqueo mediano, inferior a 100 toneles, que cuando se agregaban a una armada recibían el nombre de pataches. (*Ibidem*, pág. 140).



La carabela *San Benito* amurada a estribor y navegando de bolina con viento fresco.
Jesús García del Valle lo dibujó en 2007.

ZONA	CARRACAS	NAOS	CARABELAS	NAVIOS
Norte	—	15	4	5
Cantábrico	1	102	26	13
Portugal	—	3	24	5
Andalucía	—	9	56	—
Mediterráneo	12	23	15	7
TOTAL	13	152	125	30

Sin embargo, cuando zarpó la Gran Armada del puerto de La Coruña, el 22 de julio de 1588, de un total de 137 buques solo 10 eran carabelas y todas portuguesas (21).

De la carabela *San Benito* solo conocemos su porte de 70 toneles de arqueo (v. la primera parte). El parámetro más importante a decidir es su relación manga/eslora que la mayoría de los autores fijan entre 0,3 y 0,25 para las carabelas, aunque luego en la práctica la mayoría de las reproducciones y modelos han estado más cerca de la primera cifra que de la segunda (22). Para la *San Benito* yo he tomado 0,26 una relación relativamente baja, aunque dentro de la gama que propone Casado. He tenido en cuenta que el 2 de diciembre de 1514 se firmaba en Sevilla un contrato, ante los notarios Gómez de Prado y Juan Dávila, para construir una carabela, que se llamaría *La Esterlina*, cuyas principales dimensiones habían de ser: «longura de veinte y ocho goas por quilla y de anchura de veinte y tres palmos al hilo dicho y de altura de apa(i)la[?] y media», y que tiene una relación todavía más pequeña como luego se verá (23).

(21) CASADO, J.L.: *Los barcos españoles del siglo XVI* ..., pág. 177; FERNÁNDEZ DURO, C.: Ob. cit., tomo III, págs. 21 a 23. Fernández Duro habla de 20 carabelas.

(22) ALÁEZ, J.A.: Ob. cit., págs. 97 a 99; CASADO J.L.: *Los barcos del Atlántico ibérico* ..., págs. 133 a 138; MARTÍNEZ-HIDALGO, J.M.: Ob. cit., págs. 153 a 158. Martínez Hidalgo considera que la relación 0,29 es demasiado pequeña.

Estos autores emplean la relación eslora/manga siguiendo la tradición de la época, yo he empleado la recíproca que convierte los parámetros en *no dimensionales*, en función de la eslora, de acuerdo con la práctica moderna en arquitectura naval.

(23) Colección Guillén DLXVIII. Ms 1764. Documento 1. *Contrato para construir una carabela llamada La Esterlina*. Fols. 1 a 9. El documento no especifica el tipo de palmos, he entendido que se trata de palmos de goa, dada la unidad de medida de la quilla; si fuesen palmos comunes la relación manga/eslora sería todavía menor, (v. el apéndice de metrología). No he comprendido el sentido de la frase: «de altura de apa(i)la y media».

En la siguiente tabla se muestran las dimensiones de los parámetros más significativos de diferentes modelos y reproducciones, en valor absoluto en metros y *no dimensional* (ND), esto es el parámetro dividido por la eslora, salvo el calado que se relaciona con el puntal:

PARÁMETRO	A	B	C	D	E	F
Eslora	20,4	21,05	25,2	22,22	31,02	22,29
Quilla	—	16,2	17,9	16,5	23,4	16,7
Quilla ND	—	0,77	0,71	0,74	0,75	0,75
Manga	6,72	6,75	7,28	6,25	6,41	5,85
Manga ND	0,33	0,32	0,29	0,28	0,21	0,26
Puntal	2,25	2,92	3,36	2,25	—	2,23
Puntal ND	0,11	0,14	0,13	0,10	—	0,10
Calado	1,57	1,85	2,98	1,57	—	1,56
Calado ND	0,70	0,63	0,89	0,70	—	0,70

A: Carabela *Pinta* construida para el V Centenario.

B: Carabela *Pinta* versión de Martínez Hidalgo.

C: Carabela *Pinta* versión de D'Albertis.

D: Carabela portuguesa de 11 rumos.

E: Carabela *La Esterlina*.

F: Carabela *San Benito* (24).

La definición de los parámetros de la carabela *San Benito* comenzó por la selección de los parámetros *no dimensionales*, para después elegir la eslora por tanteo, de forma que su arqueo resultase de 70 toneles. La selección del método de arqueo no es problema sencillo y está basado en los trabajos de Casado y Rubio que tratan a fondo tan arduo problema con aceptable coincidencia. A principios del siglo XVI no se empleaban las fórmulas de arqueo

(24) Las medidas de la *Pinta* del V centenario están tomadas de ALÁEZ; J.A.: Ob. cit., pág. 121, donde no figura la eslora de la quilla. Las medidas de la *Pinta* de Martínez-Hidalgo están tomadas de su obra ya citada, pág. 164. Las medidas de la *Pinta* de D'Albertis están tomadas de la obra de Martínez-Hidalgo, pág. 153, salvo la eslora de la quilla y el calado que están medidas en el plano de la página 154. Los datos de la carabela portuguesa de 11 rumos, (v. metrología portuguesa en el apéndice), están tomados de la obra ya citada de Quirino da Fonseca, página 272, que cita la obra de Manuel Fernandes de 1616: *Livro de traças de carpintaria*. La eslora entre perpendiculares de la carabela *La Esterlina* está estimada.

que luego fueron aplicando los arqueadores para facilitar su trabajo y que más tarde, a principios del siglo XVII, se normalizaron por las ordenanzas de la Corona. Para arquear la *San Benito* he empleado el método empírico que se aplicó en el arqueo de la carabela *Los Tres Reyes Magos* en 1555. La eslora de la *San Benito* de 40 codos equivale a 16 largos de pipa, mientras que en los redeles caben en sección 13,125 pipas; de forma que el número total de pipas sería de 210, a las que hay que descontar una tercera parte por los finos de proa y popa, quedando 140 pipas que equivalen a 70 toneles (25).

La tripulación de la carabela *San Benito*, así como sus sueldos mensuales en maravedís, debió ser la siguiente:

Tripulantes	Sueldo mensual
1 Capitán y piloto	4.000
1 Maestre	1.500
1 Piloto de respeto	2.000
1 Veedor o su oficial	3.333
1 Lombardero	1.500
1 Carpintero	1.500
1 Calafate	1.500
1 Tonelero	1.500
1 Físico o cirujano	900
12 Marineros	900
8 Grumetes	600
3 Pajes	400

En total embarcaron 32 personas. Uno de los 24 marineros que embarcaron en las dos carabelas de la expedición de Vicente Yáñez Pinzón y Juan Díaz de Solís era clérigo (26).

(25) CASADO, J.L.: *Los barcos españoles del siglo XVI ...*, págs. 73 a 94; RUBIO, J.L.: *Arquitectura de las naos y galeones de las flotas de indias*, págs. 165 a 175.

La carabela *Los Tres Reyes Magos* por sus dimensiones, arqueo, ser una nave de dos puentes y la fecha ya pasada la mitad del siglo XVI debía ser una carabela de origen portugués.

Sobre el arqueo de la *San Benito*, véase el plano DETALLES DE CONSTRUCCION, en el siguiente capítulo de esta segunda parte, donde se muestran las 14 pipas que caben en la sección maestra, que se convierten en 13,25 en los redeles.

(26) A.G.I., Indiferente 1961, fols. 22 a 23v, 26v y 27.

CAPÍTULO II

EL CASCO Y SU ARMAMENTO

Antes de comenzar el proceso de idealización de los planos de la carabela *San Benito* es preciso hacer unas reflexiones previas. La carabela se encontraba, a principios del siglo XVI en el culmen de su desarrollo. Era un barco muy velero y bolineador y estas características tienen que apreciarse en las formas de su carena. En aquellos tiempos el arte de construir naves se transfería entre los carpinteros de ribera de maestros a aprendices. Todos, a su vez, enriquecían su arte con los comentarios y consejos de sus vecinos, pilotos y tripulantes de las naves que construían. Algunas reglas sencillas servían para definir la nave: eslora, manga y puntal o quizá el arqueado, como hemos visto en el contrato de la carabela *La Esterlina*. Otras reglas, tan simples como aquellas, servían para plantear sus formas principales, reglas basadas en la recta, el círculo, perpendicularidad..., que un sencillito aunque experimentado artesano pudiese aplicar con una regla y un trozo de cabo. El resultado final no podía ser, sin embargo, puramente matemático, otras consideraciones tales como la facilidad de construcción de la carena alisada y que resultase marinera, tenían que primar sobre la frialdad de las sencillas reglas matemáticas.

Una vez determinados los parámetros principales pudo comenzar el proceso de idealización de la carabela *San Benito*. La primera etapa es el diseño de las formas del casco que, a su vez, dependen de la definición de: la cuaderna principal, basada en la manga y puntal de la carabela, y su posición en la eslora; la sección longitudinal en crujía que depende de la eslora,

lanzamientos, forma de la roda e inclinación del codaste, y forma de la línea del borde de regala; cubierta principal que depende de su arrufo transversal y longitudinal, del puntal, y de la manga en popa; formas de los redeles de popa y proa, en función del arqueo y de la fisonomía deseada en el plano de flotación; y, finalmente, plano de flotación, resultado de las formas de la cuaderna maestra, redeles, manga del espejo o popa llana y semiángulo de entrada.

La cuaderna maestra se ha trazado inicialmente, teniendo en cuenta que se trata de una nave de una sola cubierta, con un plan de un medio de la manga, esto es de 5,25 codos. Tangente al plan se ha trazado un arco de círculo de radio 5,25 codos esto es media manga, que se prolonga por una tangente vertical por la obra muerta. Finalmente se ha trazado una tangente al arco por su parte inferior para dejar una astilla muerta de nueve pulgadas. En el plano: CUADERNA MAESTRA puede verse a la derecha el trazado geométrico y a la izquierda el resultado del alisado definitivo con apenas cambios, salvo en los fondos y el ligero recogimiento de la regala. La cuaderna maestra se ha situado en el centro de la eslora en flotación. La cubierta se ha situado de forma que la cara superior de los baos, en los extremos de apoyo en los durmientes, tenga el puntal de cuatro codos sobre el plan. En la caja de cuadernas del plano de formas se representa con una línea de puntos y con un quebranto de un codo en la cuaderna maestra.



La sección longitudinal en crujía se ha trazado con los siguientes parámetros:

- Quilla horizontal para el trazado, con un asiento previsto de 0,7 grados a popa; lanzamiento de 10 codos, de los que tres cuartas partes corresponden a la proa y el resto a la popa. La curva de la roda formada por arcos de círculo tangentes, el puntal de su extremo superior es de 14,5 pies para que la nave resulte seca con mar de proa. El codaste tiene una longitud de ocho codos que, con un lanzamiento de 2,5 codos, resulta en un ángulo de $108^{\circ} 12'$.
- La línea de crujía de la cubierta es recta, con una caída de 0,7 grados hacia proa de forma que quede horizontal, cuando se asiente la carabela. El arrufo en los bordes de la cubierta es el resultante de la intersección de su superficie cilíndrica con el casco. La manga del yugo con que termina la cubierta es de tres codos.
- El arrufo de las regalas es paralelo al de los bordes de la cubierta, desde la popa hasta la cuaderna número nueve. A partir de este punto va aumentando progresivamente hacia la proa para morir en el extremo de la roda. La altura de la borda en la cuaderna maestra es de dos pies. La borda aumenta su altura, a partir de la cuaderna 15 hacia popa, hasta seis pies para formar una muralla, que sirva de parapeto a la artillería del alcázar, y dejar suficiente puntal entre cubiertas en la tolda.

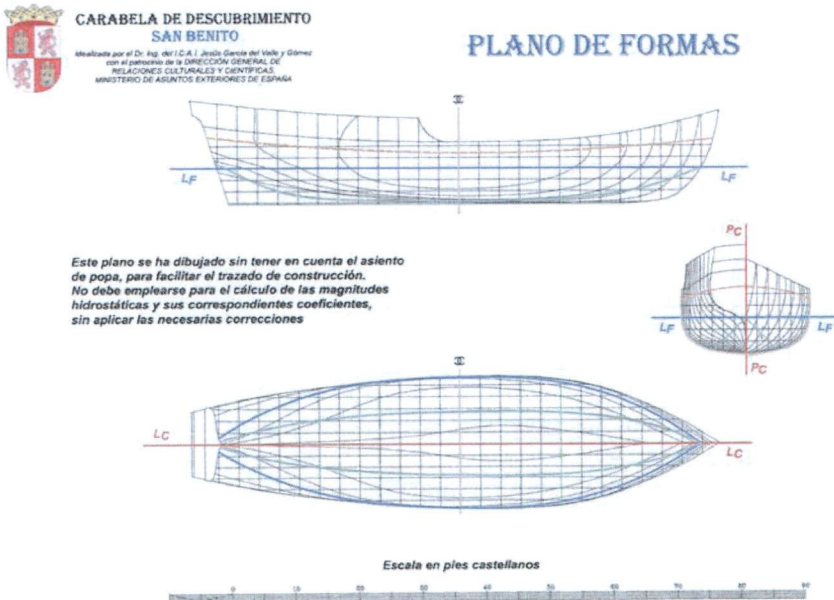
Los redeles se plantearon con 8,5 codos de manga máxima para facilitar un semiángulo de entrada del plano de flotación de 30 grados (1).

Con estos parámetros y condiciones de partida, se ha diseñado la carena y se ha alisado con el programa de ordenador Fairline. Se han empleado: 25 cuadernas de trazado, que coinciden con las de construcción, separadas $3 \frac{1}{6}$ pies; seis líneas de agua, dos por encima de la línea de flotación, la de flotación y tres por debajo, con una separación de dos pies; cinco secciones longitudinales por cada banda, más la sección en crujía, con una separación

(1) Los parámetros auxiliares y condiciones de partida se han determinado teniendo en cuenta los trabajos de Martínez-Hidalgo, D'Albertis y Quirino da Fonseca, así como mi propio criterio, guiado por la búsqueda de una carena de una nave muy velera.

de dos pies; y una vagra plana a 45 grados que parte de la línea de corte del plano en crujía y el de flotación, y que proporciona abundancia de puntos triples y aún cuádruples que permiten comprobar la calidad del resultado (2).

Los resultados finales aparecen en el PLANO DE FORMAS que representa un casco con una carena fina, propia de una nave de buen andar y muy bolinera a pesar de su poco calado, con una bella línea de borda, y que saca el máximo partido del espejo plano en la salida de aguas. La mitad de proa recuerda la Niña de Martínez-Hidalgo, aunque la menor relación manga/eslora permite un desarrollo más aguzado de las líneas de agua con menores semiángulos de entrada. La mitad de popa se diferencia claramente de la versión de la *Niña* de Martínez-Hidalgo, cuya salida de aguas es un tanto conveja y más propia de una nave de popa redonda, y se acerca más a la versión de D'Albertis de la misma carabela, que aprovecha mejor las ventajas a la construcción que ofrece el espejo plano.



(2) El plano de flotación y los cortes paralelos de las líneas de agua se han trazado paralelos a la quilla y son, por tanto, ideales, para facilitar el uso del programa *Fairline*. Las magnitudes hidrostáticas se han calculado con dicho programa, pero con el casco ya asentado con un ángulo de 0,7 grados a popa.

Las dimensiones básicas y las magnitudes hidrostáticas resultantes, estas últimas calculadas con el programa Fairline, en unidades del Sistema Internacional son las siguientes:

Dimensiones básicas

Eslora	22,29 m
Quilla	16,72 m
Lanzamiento de proa	4,18 m
Caída de popa	1,39 m
Manga	5,85 m
Puntal	2,23 m
Calado a proa	1,69 m
Calado a popa	1,95 m

Magnitudes hidrostáticas

Eslora en flotación	20,89 m
Manga en flotación	5,71 m
Calado medio del vaso	1,82 m
Asiento	- 0,77°
Desplazamiento	105,91 m ³
Eslora del centro de carena	10,62 m
Puntal del centro de carena	-0,70 m
Superficie mojada	124,4 m ²
Eslora del centro de la superficie mojada	11,17 m
Puntal del centro de la superficie mojada	-0,94 m
Área del plano de flotación	86,85 m ²
Eslora del centro del plano de flotación	10,95 m
Área de la cuaderna máxima	8,21 m ²
Altura metacéntrica transversal	1,09 m
Altura metacéntrica longitudinal	18,89 m
Momento de adrizamiento./grado, transversal	20.493 Nm
Momento de adrizamiento./grado, longitudinal	354.475 Nm

Coefficientes

Afinamiento de la cuaderna maestra	0,828
Afinamiento del plano de flotación	0,729
Prismático	0,618
Bloque	0,512
Circular M (desplazamiento no dimensional)	4,415

(Véase también la figura CURVA DE AREAS)

La construcción del casco está basada en la sencillez y robustez de los elementos. La quilla es de una pieza y tiene una anchura de 10" con grosor de 13". La roda es de dos piezas con el mismo escantillonado de la quilla. La albitana que se une a la sobrequilla, debe cubrir las uniones de la roda y la quilla y tiene un escantillonado de 10" en cuadro.

Las cuadernas están formadas por dos semicudernas enterizas que mueren a ambos lados de la quilla, y están unidas con varengas endentadas a la quilla. Las semicudernas tienen una anchura de 7" y un grosor de 5", las varengas el mismo escantillonado, salvo en el plan, donde tienen un grosor de 9" (los piques el que pida su situación). Las varengas están sujetas por la sobrequilla que se endenta sobre ellas y tiene un escantillonado de 10" en cuadro. La clara entre cuadernas es de $2 \frac{2}{3}$ pies. Las uniones de las cabezas de las varengas con las semicudernas van cubiertas por un palmejar en cada banda de una anchura de 9" y un grosor de 3" (3).

El codaste es de una pieza y tiene una anchura de 10" y un grosor de 13", se endenta con la quilla. Sobre esta se monta un dormido de 13,5 pies de eslora con su mismo escantillonado. Sobre el dormido se monta la curva coral que lo une con el codaste, la coral tiene una anchura de 10", una pernada de 10 pies, un brazo de 7 pies y un grosor de bragada de 3 pies. En la coral se encajan las aletas que tienen el mismo escantillonado que las semicudernas. Las aletas están unidas por el yugo que tiene 8" en cuadro. Las gambotas o rabos de gallo tienen 4" en cuadro.

Las semicudernas están también unidas en cada banda por un contradurmiente de 4" en cuadro, encima, un durmiente de 6" de anchura y 8" de grosor. En los durmientes van endentados los baos de 8" en cuadro. Uno de cada dos baos, salvo en las escotillas, llevan puntales hasta la sobrequilla de 6" en cuadro, los situados a popa de las escotillas con escalas talladas. Los durmientes de la tolda y tilla de proa tienen 4" de anchura y un grosor de 6", los baos son de 6" en cuadro y tienen el mismo quebranto que los baos de la cubierta principal.

Las tracas del forro tienen un grosor de 3" y una anchura de 8" y las de cubierta 2" y 12" respectivamente. Los cintones y posteleros tienen 4" en cuadro. Los trancañiles tienen 12" de ancho y 4" de grueso. La tapa de rega-

(3) El montaje de semicudernas, varengas y quilla, está basado en métodos empleados por muchos carpinteros de ribera en embarcaciones de poco porte, de una sola cubierta y sin forro interior. Tiene la ventaja de permitir un escantillonado importante de la quilla, sin aumentar el calado. No está apoyado en ninguna información de la época y difiere del empleado, probablemente, en la construcción de naos y del empleado, más tarde, en la construcción de galeones.

la tiene 2" de grueso y un ancho de 11". El resto de dimensiones y disposición de: escotillas, sus brazolas y refuerzos; carlingas de los palos; guindaste y cabrestante; timón, formado de tres piezas de 10" de grosor en el borde de ataque y 5" en la salida, y con cinco juegos de herrajes; escaleras de la toldilla; caperol; y otros elementos pueden tomarse del plano correspondiente: DETALLES DE CONSTRUCCION.

La unión de los elementos que forman el casco realizada con cabillas de madera y, principalmente, con clavazón de hierro: cabillas, clavos de costado, clavos de torno, clavos de medio torno, clavos de tillado, clavos de media talla, estoperoles, clavos palmares y pernos (4). Las tracas del forro a tope, con las costuras calafateadas con estopa de jarcia usada de cáñamo y una mezcla de pez, sebo de vaca y aceite de pescado (5). La obra viva del casco desnuda, sin emplomar, a pesar del daño que sufrían los cascos en las aguas tropicales por los ataques de la broma o teredo. La primera nave que se empleó fue la carabela *Santa Catalina*, capitana de Pedrarias Dávila en su expedición al Darién. La operación de emplomar la dicha carabela fue realizada, probablemente, por Antonio Hernández que, por real cédula del 12 de julio de 1514, recibió el nombramiento de emplomador de naos con un salario anual de 25.000 maravedís (6). La obra muerta, así como los mástiles y entenas, se terminaba con una capa de betún de pez negra y sebo (7).

El armamento principal de la carabela *San Benito*, conjunto de equipos e instalaciones necesarios para su defensa, servicio y funcionamiento, se describe parcialmente en el plano adjunto: ARMAMENTO. El batel tiene de eslora 21 pies, la medida de la manga de la carabela, según método de definición que perduró durante muchos siglos, su manga es de 6,25 pies y su calado de 1,25 pies. Montaba ocho remos (8), con los que era posible remolcar la carabela a dos nudos en aguas tranquilas y desembarcar la mitad de la tripulación en un viaje. Su desplazamiento era un 1/80 del desplazamiento de la carabela.

(4) A.G.I., Contratación 3251, fols. 19 a 25v, incluido en el tomo III de la obra citada de Manzano, J., págs. 187 a 190.

(5) Colección Guillén DLXVIII. Ms 1764. Doc. 16 (1512-1513) - Relación del costo de dos carabelas latinas nombradas *Santa Cruz* y *Santa María de la Antigua*, fols. 64 a 79

(6) FERNÁNDEZ DURO, C.: Ob. cit., tomo I, pág. 121.

(7) A.G.I., Contratación 3251, fols. 112 a 114v, incluido en el tomo III de la obra citada de Manzano, J., págs. 225 y 226.

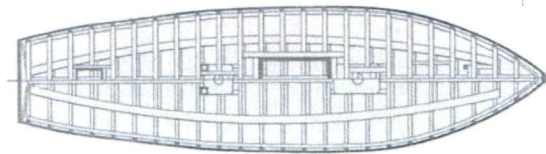
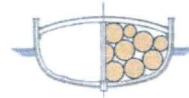
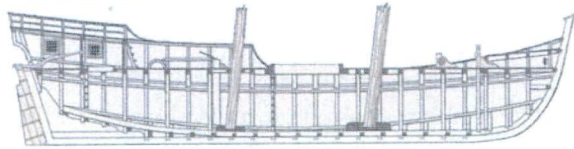
(8) Colección Guillén DLXVIII. Ms 1764. Doc. 16 (1512-1513). Ob. cit. - A.G.I. Contratación 3251, fol. 113v, citado por Manzano en el volumen III de su obra citada, pág. 226.



CARABELA DE DESCUBRIMIENTO SAN BENITO

Investado por el Dr. Ing. del C.A.I. Jesús García del Valle y Gómez
con el patrocinio de la DIRECCIÓN GENERAL DE
RELACIONES CULTURALES Y CIENTÍFICAS
MINISTERIO DE ASUNTOS EXTERIORES DE ESPAÑA

DETALLES DE CONSTRUCCIÓN



Escala en pies castellanos



Teniendo en cuenta que en el asiento ordenaba el rey don Fernando que las carabelas detuviesen y apresasen todo navío, que hallasen en los mares castellanos sin licencia real, se ha supuesto que las carabelas iban bien armadas. De los documentos de la época se deduce que una carabela iba siempre artillada con lombardas (o bombardas) y falconetes o versos.

Las piezas principales eran las lombardas, formadas por dos partes: la anterior llamada caña que hacía las veces de tubo con su ánima, y el servidor que hacía las veces de recámara. La caña se fabricaba con chapa de hierro batido y enrollada en forma de tubo que se reforzaba con zunchos, también había piezas fundidas en hierro o bronce. La caña se hacía firme con cabos en una pieza de madera, toscamente labrada, llamada fusta, encabalgadura o cepo (9), que tenía un rebaje semicircular en el que se ajustaba la caña y estaba provista de argollas para su sujeción. El rebaje de la encabalgadura terminaba en su

(9) En el documento 2 de la colección Guillén ya citada, se da el nombre de cepo a toda la encabalgadura. Otros autores llaman cepo a una pieza de madera que se desliza por debajo de la encabalgadura y permite variar el ángulo de elevación del tiro.

parte posterior con un herraje de hierro, dejando entre la caña y dicho herraje un hueco para montar el servidor que, con una cuña que se deslizaba entre éste último y el herraje, se afirmaba contra la caña. La encabalgadura quedaba sobre cubierta sin ningún dispositivo para afinar la puntería, que se hacía con el gobierno de la nave, y el cepo para cambiar la elevación.

Según Vigón la lombarda era de avancarga para el proyectil, es decir se cargaba por la boca, y de retrocarga para la pólvora de proyección (10). Otros autores, Martínez-Hidalgo y Howard, señalan que la lombarda eran de retrocarga sin distinguir entre proyectil y carga de pólvora. Las lombardas de montaje naval debían ser forzosamente de retrocarga, tanto para el proyectil como para la pólvora, pues quedaban fijas sobre cubierta sin facilitar la carga del proyectil por la boca (11).

El proyectil era de piedra, bolaños desde 22 hasta 70 libras de peso, para las lombardas llamadas gruesas por sus dimensiones y peso, hasta 40 quintales. Había también la llamadas medianas, moxanas o moyanas, que disparaban bolaños de piedra desde 10 hasta 21 libras, y pequeñas que podían disparar pelotas de piedra menores de 10 libras, las más pequeñas, pelotas de hierro o plomo fundido de dos libras que, con menor calibre, lograban similar potencia de fuego. Generalmente llevaban hasta tres docenas de cargas, pelotas y la pólvora correspondiente.

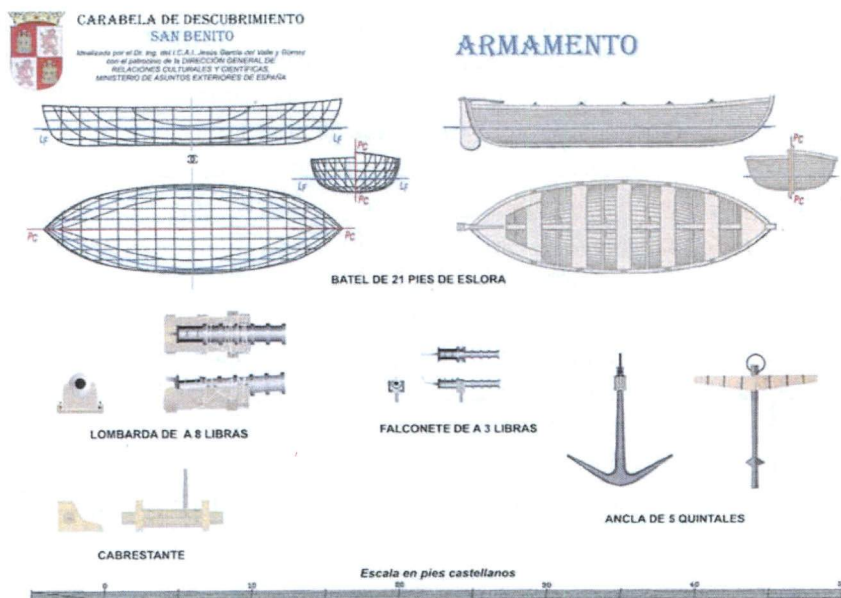
Realizado el disparo, se cargaba la pelota por el final de la caña calzada con cuñas de madera y trapos encerados. A continuación se encajaba detrás el servidor, que tenía un diámetro rebajado para encajar en el ánima, y que iba cargado de pólvora, cuatro quintos del peso del proyectil, taponada por un taco de madera. Acuñaado el servidor contra el herraje trasero y hecho firme a la encabalgadura con los cabos correspondientes, se daba fuego con un hierro candente a la pólvora que cebaba el fogón u orificio hecho en la recámara para este fin. Para aumentar la cadencia de fuego, cada pieza podía tener dos o tres servidores.

(10) VIGÓN, J.: *Historia de la artillería española*, pág. 65.

(11) En el segundo cuarto del siglo XVI se emplean ya cañones de una pieza que, en esa época, forzosamente han de ser de avancarga. Esta forma de carga exige montar el cañón en cureñas provistas de ruedas, que permiten retroceder a la pieza al interior de la nave para su carga y ponerla de nuevo en batería para el disparo. En la segunda mitad del siglo XIX la invención del cierre de la recámara permite de nuevo montar cañones navales de retrocarga.

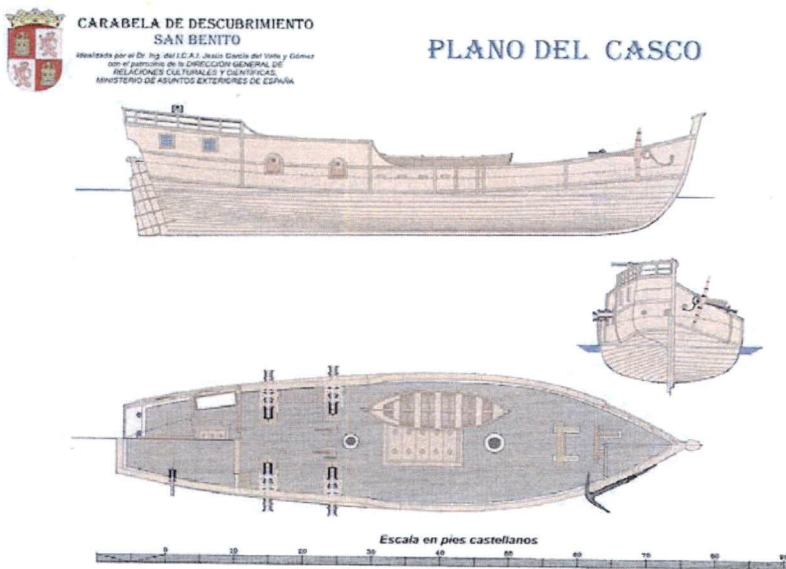
La otra pieza de artillería empleada en las carabelas era el falconete pieza también de retrocarga, toda de hierro, cuya caña se prolonga en un marco, en el que se encaja la recámara llamada alcuza. La alcuza se encaja contra la caña mediante una cuña también metálica. El marco se prolonga con una ramera que sirve para apuntar, ya que el cuerpo lleva unos muñones que montan en una horquilla, cuyo eje permite el giro en horizontal, y los muñones en vertical. Tiraban pelotas de hierro de una a tres libras con mayor cadencia que las lombardas (12).

En el plano: ARMAMENTO se representa una lombarda de seis pulgadas de calibre de ánima, para bolaños de ocho libras, de tamaño mediano bajo.



(12) HOWARD, F.: *Sailing ships of war. (1400-1860)*, págs. 73 a 77. - Olesa, F.F.: Ob. cit., págs. 280 a 296.

De estas lombardas se podían montar cuatro, dos en cada banda (13). Otra opción pudiera ser montar dos lombardas de diez pulgadas de calibre, pero se ha preferido la primera porque la potencia de tiro de la carabela es mayor y será más fácil desembarcar la artillería en una playa para dar la quilla. Los falconetes representados son de tres pulgadas de ánima para pelotas de tres libras de hierro. Se ha supuesto una dotación de seis falconetes, cuatro montados en las regalas de popa y proa y dos de respeto y para uso en el batel. En el PLANO DEL CASCO se ha representado únicamente el de la banda de estribor en la tolda. Como munición se puede estimar que la carabela San Benito llevaba tres docenas de bolaños o pelotas por cada pieza de artillería, así como 18 quintales de pólvora para las cargas de proyección.



(13) En el documento *Relación de las cosas que se han vendido de lo que quedó de esta armada [de Juan de la Cosa en 1507]*, hay un asiento en el que se cargan 2.640 maravedís por 24 pelotas grandes. (A.G.I., Contratación 3252, fol. 79v., copiado en la obra citada de MANZANO, volumen III, pág. 173). En otro documento, en el que se relacionan los gastos que realizó Vicente Yáñez Pinzón para la armada de guarda del Estrecho de Juan de la Cosa en 1507, se citan bombardas gruesas. (A.G.I., Contratación 3252, fols. 41v a 44v., de la misma obra de Manzano, volumen III, pág. 117) En el Documento 2 de la Colección Guillén ya citado se definen como lombardas gruesas piezas que pesaban entre 15 y 18 quintales, que indican que, en los montajes navales, podían recibir el nombre de gruesas piezas medias y aún menores. (Colección Guillén DLXVIII. M.N., Ms 1764).

Además de las piezas de artillería citadas, en el equipo ofensivo y defensivo de la carabela probablemente figuraban: una docena de espingardas con su munición; dos docenas de ballestas de acero, con sus gafas para montarlas y 80 docenas de saetas; dos docenas de lanzas de armas y otras tantas lanzas jinetas; dos docenas de medios paveses para la defensa personal y una docena de tablachinas para la defensa de las bordas del combés, entre la tilla de proa y el alcázar; y dos docenas de cuerpos de corazas, capacetes y baberas (14).

Parte muy importante del armamento, para la seguridad de la carabela, es el equipo de fondeo. Estaba formado por dos anclas de cinco quintales con sus cables del mismo peso, otras dos de tres quintales para leva y espiar con guindalezas del mismo peso, una de esperanza de seis quintales y dos rezones para uso de la carabela y del batel. La representada en el plano es la de cinco quintales. Sus principales dimensiones son las siguientes: distancia entre puntas 3,5 codos, (un tercio de la manga de la carabela), longitud del cepo y caña 4 codos, grueso y ancho en medio del cepo 8" y 11" respectivamente, grueso y ancho en los extremos del cepo 4". El cabrestante está también representado a escala en el plano de armamento. Con su ayuda, cuatro hombres podían levantar los 10 quintales que pesan el ancla y su cable (15).

Los instrumentos de navegación habituales eran la aguja de marear o compás, ampolletas o relojes de arena, cartas náuticas, compás de puntas, astrolabio y cuadrante. El resto del armamento estaba formado por: linternas y sus velas de respeto; cordeles, anzuelos y arpones para pescar; hilo para acarreo, agujas y cera para la reparación de las velas; azadones y palas de hierro, martillos de orejas, taladros y barrenas, azuelas de ribera, hachas, sierras francesas, braceras y de mano, picaderas y picamartillos, y otras herramientas para uso del carpintero y del calafate; y, finalmente, tajadores o tablas para cortar, calderos y sartenes de hierro, cucharas de hierro, salseras y escudillas de madera, morteros con sus manos, colodros o medidas de vino y legumbres, galletas para servir vino y vasos de estaño, y otros accesorios para cocinar, servir y comer.

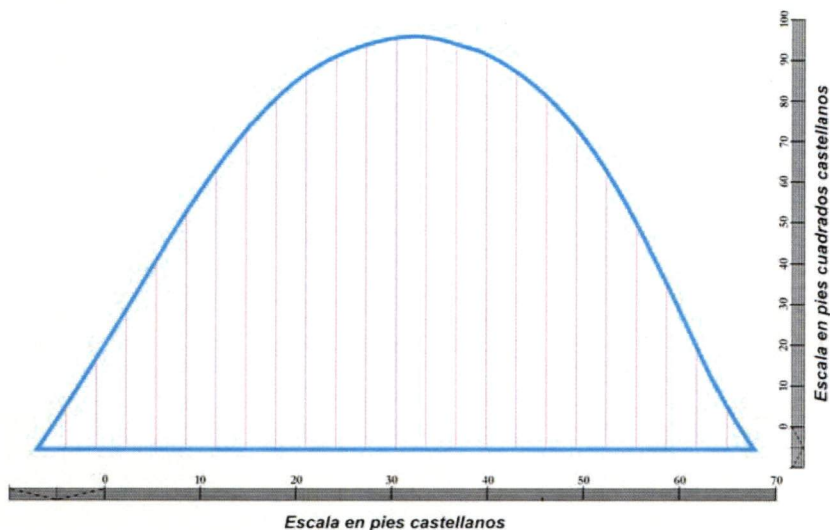
Cuando la armada de Vicente Yáñez Pinzón y Juan Díaz de Solís se levó del puerto de Sanlúcar de Barrameda el 29 de junio de 1508 la carabela *San Benito* llevaba en sus bodegas la siguiente despensa: 250 quintales de bizcocho, 4.000 unidades de pescado seco, la carne de ocho vacas en salazón, seis

(14) A.G.I. Contratación 3252, fols. 10 a 15v. Tomados de la obra citada de Manzano.

(15) A.G.I. Indiferente 1961, fols. 22 a 23v. Tomado de la obra ya citada de Manzano.

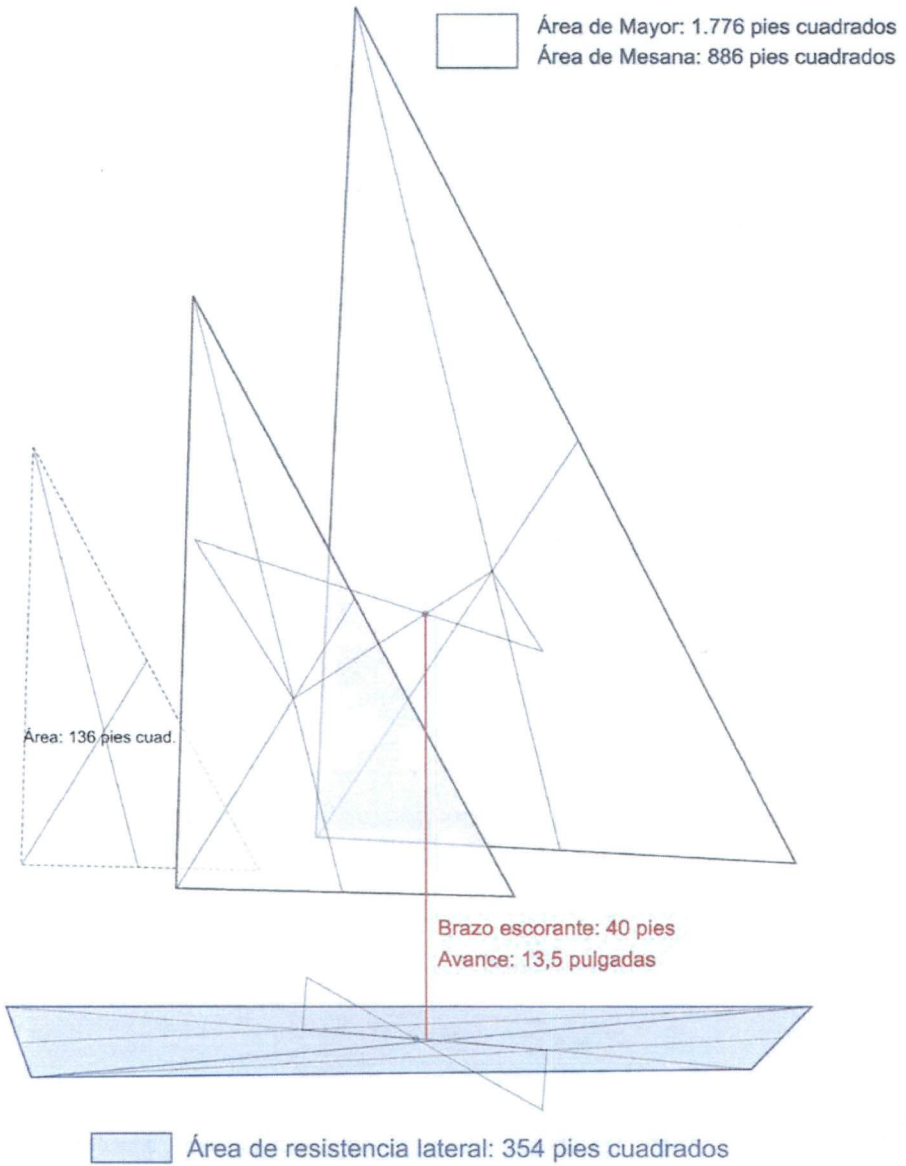
arrobas de aceite de oliva, siete quintales de queso, dos cahizes de habas y garbanzos, media arroba de miel, una arroba y media de azúcar, mil arrobas de vino, más una arroba de vinagre y seis ristras de ajos. Como material de respeto, para reparaciones y calafateado de la carabela, la *San Benito* llevaba en sus bodegas: tres quintales de pez, tres quintales de sebo, arcos de hierro para toneles, pipas y cuartos de tonel, dos quintales de estopa, dos quintales de alquitrán, dos quintales de jarcia menuda nueva, y media docena de lonas. Finalmente, para las operaciones de rescate la carabela llevaba cuentas de diversas clases, cascabeles, peines, espejos y otra suerte de buhonería (16).

CURVA DE ÁREAS DE LA CARABELA SAN BENITO



(16) A.G.I. Indiferente 1981, lib. 11, fols. 16v y 17. - A.G.I. Indiferente 1961, lib. 11, fols. 22 y 23v. - A.G.I. Contratación 3251, fols. 29 a 49. Tomados de Manzano, obra citada en su tercer volumen. - Colección Guillén: Ob. cit., documento 16, fols. 64 a 79; PHILLIPS, C.R.: *Seis galeones para el Rey de España*, págs. 352 a 355; MORÉU, J.M.: Ob. cit., págs. 135 a 155.

CÁLCULO GRÁFICO DEL BRAZO ESCORANTE



CAPÍTULO III

EL APAREJO

El aparejo de las carabelas y, en particular, de las andaluzas es una de las áreas más controvertidas de la tipología de este tipo de naves. La definición del aparejo de una carabela andaluza exige decidir entre opciones tales como: aparejo latino o redondo, número y posición de los mástiles, empleo de obenques o brandales, montaje de las entenas entre brandales y mástiles o por fuera de los brandales, y finalmente área del plano vélico y posición del centro vélico (centro de gravedad del plano vélico). En la idealización de la carabela *San Benito* se ha tenido en cuenta la información contenida en los documentos de la época, la bibliografía ya citada, y la creencia de que una nave con siglos de desarrollo debía tener un aparejo capaz de darle seguridad, velocidad, facilidad de gobierno y, en el caso del aparejo latino, capacidad de ceñir. Desde este punto de vista, la experiencia actual es trasladable al pasado, en la creencia de que los hombres de mar de principios del siglo XVI fueron también capaces de observar y aplicar el resultado de sus observaciones al progreso de su arte.

En la época que nos ocupa las carabelas españolas llevaban aparejo latino o redondo, según el empleo a que estaban destinadas. La mayoría de las carabelas empleadas en el tráfico mercante de Indias iban aparejadas con velas redondas, entre otros motivos, porque este tipo de aparejo permitía

reducir la tripulación de la carabela, no era necesario bolinear ya que se navegaba con vientos portantes y para acompañar su andar al de las naos, con las que, a menudo, navegaban en conserva (1).

Hemos visto en la primera parte que las carabelas empleadas en el corso, en la defensa de la carrera de Indias, y en la defensa costera solían ir aparejadas con velas latinas por su capacidad de ganar barlovento (2) y porque contaban con numerosa tripulación, necesaria también para el combate y servir la artillería.

La carabelas empleadas en los descubrimientos llevaban aparejo latino en atención al objetivo de la expedición, ya que para costear es aconsejable el aparejo latino sobre todo en situaciones de tener la costa a sotavento; finalmente, de los vientos esperados o de su desconocimiento, en el segundo caso debían emplear aparejo latino como medida precautoria (3). También se empleó la carabela latina en la navegación interior y en la guarda del mar Caribe (4).

El número y posición de los mástiles depende de la eslora y calado de la carabela, de forma que el centro de gravedad del plano vélico, centro vélico, quede ligeramente a proa del centro de gravedad del plano de resistencia al abatimiento o centro de resistencia lateral. Las condiciones de seguridad, velocidad y buen gobierno, cuando la nave navega de bolina, exigen que, con la escora propia del paño desplegado y de las condiciones del viento, la carabela mantenga su rumbo con el timón a la vía, es decir no tenga tendencia a orzar ni a arribar. La corrección con el timón conlleva pérdida de velocidad. La seguridad exige que, en caso de recibir una racha, el aumento de escora resultante haga orzar ligeramente la nave, para que disminuya la escora pero sin que el aparejo de la carabela tome por adelante.

(1) Además de los ejemplos de la *Pinta* y la *Niña*, existen otros casos, como el aparejo que se dio a la carabeleta construida en Sevilla para su envío a La Española (A.G.I. Contratación, 4674, fols. 120 a 121v), o la entrega de la carabela *Santa María de la Merced* por Solís a Pinzón en 1513 (A.G.I., Contratación, 3254, fols. 112v a 113v).

(2) La importancia de ganar barlovento y la capacidad de las carabelas latinas de lograrlo se ha valorado desde muy antiguo en la táctica naval, «... y para tener victoria procurará el piloto de coger, y ganar siempre el barlovento, ...». (GARCÍA DE PALACIO, D.: Ob. cit., pág. 125).

(3) Cuando Juan Díaz de Solís encontró la muerte reconociendo las orillas del río de La Plata en 1515, navegaba en una carabela latina (HERRERA, A. de: Ob. cit., pág. 557).

(4) Para el servicio y guarda de La Española se enviaron tres carabelas latinas (A.G.I. Contratación 3251, fol., 94, tomado de la obra citada de Manzano).

En función de la forma de carena y del plano vélico existe una situación del centro vélico en relación con el de resistencia lateral, en el que se anulan el par que hace orzar a la nave, resultante de la fuerza propulsora y la resistencia al avance, y el par que la hace arribar, resultante de la fuerza de abatimiento y de la resistencia lateral. En ese punto se obtiene el equilibrio deseado que permite a la nave mantener su rumbo con el timón a la vía. Dentro de unos límites razonables se puede lograr el equilibrio con un adecuado trimado de las velas y del asiento de la nave.

La experiencia ha demostrado que el centro vélico debe tener un adelanto de un 5 a 15 por ciento de la eslora entre perpendiculares (5). Esta condición, aunque quizá no de forma explícita, no debía ignorarse por los marinos del siglo XVI con experiencia en el empleo de aparejos latinos. En la figura del cálculo gráfico del brazo escorante puede verse el plano vélico, con las posiciones del centro vélico y del centro de resistencia lateral. Con dos velas situadas lo más cerca posible de la proa, sin que se estorben en la maniobra, se obtiene un avance del centro vélico de 1'1,5" (0,31 m), equivalente a un 1,5 por ciento de la eslora en flotación, cifra más bien baja. Si se añade una tercera vela a popa el incremento del plano vélico es de solo 436 pies cuadrados, equivalentes a un aumento de un 16 por ciento, pero que ocasiona un retraso del centro vélico de 4,25 pies, con el resultado de que la carabela sea demasiado ardiente (6). Por este motivo el plano vélico se ha configurado con dos mástiles, mayor y mesana, al estilo de los modernos queches (7).

Con el plano vélico diseñado en la figura ya citada, resultan los siguientes coeficientes, en unidades del Sistema Internacional:

(5) Hay numerosas referencias, entre otras: GAMBOA, M.: *Nociones de arquitectura naval*, págs. 296 y 297; GREENE, D.: *Cruising sail boats kinetics*, pág. 60; BAADER, J.: *The sailing yacht*, págs. 54 a 56.

(6) Las carabelas portuguesas de armada con el trinquete redondo, aumentan la superficie vélica a proa, con la ayuda adicional de un bauprés con cebadera. Los jabeques y otras embarcaciones descendientes de la carabela, que llevan tres mástiles, compensan el tercer palo montando un botalón que permite llevar más a proa el plano vélico o montar un foque. Las goletas americanas con trinquete y mayor, cuyo centro vélico está claramente retrasado hacia popa, compensan esta posición con el retraso del centro de resistencia lateral logrado por un pronunciado calado a popa.

(7) Puede no bastar el montar solo dos palos, también se ha de tener en cuenta la posición y área de las velas. El modelo de la *Niña* de Martínez-Hidalgo con aparejo latino tiene, en mi opinión, un centro vélico demasiado atrasado, le falta eslora a popa al plano antideriva.

Parámetro o coeficiente	Valor
Superficie vélica	206,78 m ²
Brazo escorante	11,15 m
Avance del centro vélico sobre el centro de resistencia lateral	1,5 %
Coeficiente de forma (8)	0,52
Superficie vélica no dimensional, (relación entre superficie vélica y el desplazamiento elevado a 2/3) (9)	10,7
Relación entre la superficie vélica y el área del plano de flotación (10)	2,44
Relación entre la superficie vélica/ y la superficie mojada (11)	1,66
Coeficiente de estabilidad a vela (12)	0,054
Angulo de Dellenbaugh (13)	4,83°

(8) Es la relación entre el cuadrado de la altura del centro vélico y la superficie vélica. En navíos del siglo XVIII era normal de 0,265 a 0,3, en veleros modernos comerciales 0,35 (GARCÍA DEL VALLE, J.: Ob. cit., págs. 50 y 53). En veleros modernos son corrientes cifras de 0,45 a 0,65. (Datos elaborados por el autor).

(9) Representa la capacidad de andar con vientos fuertes. Los navíos del siglo XVIII suelen tener entre 3,5 y 3,75 (GARCÍA DEL VALLE, J.: «Plano vélico» en *El navío de la carrera Manila-Acapulco Ntra. Sra. del Pilar de Zaragoza*, pág. 50). Una goleta de dos palos de 23, 1 m de eslora tiene una relación de 10,1. (Hütte, Academia: *Manual del ingeniero*, tomo II, pág. 788). Los yates suele tener una relación de 12 a 19. (BEISER, A.: *The proper yacht*, pág. 44).

(10) Este es un criterio de estabilidad. Los navíos del siglo XVIII tenían una relación de 3,5 a 4. (GARCÍA DEL VALLE, J.: Ob. cit., págs. 50 y 52). Para veleros comerciales debe ser inferior a 3. (GAMBOA, M.: Ob. cit., pág. 293). En yates es normal una cifra de 1,9 a 4,5. (BAADER, J.: Ob. cit.: págs. 94 a 96).

(11) Representa la capacidad de andar con vientos débiles. Los yates suelen tener de 2,2 a 2,5. (BEISER, A.: Ob. cit., pág. 43).

(12) Coeficiente que relaciona la estabilidad transversal con el plano vélico, superficie y altura del centro vélico. Son normales cifras entre 0,05 y 0,07 (GAMBOA, M.: Ob. cit., págs. 295 y 296).

(13) Otra forma de medir la estabilidad a vela, es el ángulo de escora de la nave con una presión de viento de 47,8 N/m². En navíos del siglo XVIII eran normales ángulos de 2,5° a 3,5°, en veleros comerciales modernos 4°. (GARCÍA DEL VALLE, J.: Ob. cit., págs. 50 y 52). En yates de vela con orza móvil son normales ángulos de 19° E para una eslora en flotación de 7 m, 11° para 17 m de eslora y 9,5° para 21 m de eslora. (KEMMISH, R.E.W.: *Yacht and boat design*, págs. 28 y 29).

En resumen el plano vélico es más bien conservador, aunque dentro de normas para veleros comerciales, como corresponde a un aparejo latino de manejo no fácil si bien la configuración buscada es la que menos complica la maniobra. La *San Benito* con este plano vélico y un viento bonancible de fuerza cuatro por la aleta, podría andar seis nudos con 1,2° de abatimiento (14).

Las principales dimensiones en pies (‘) y pulgadas (”) de la arboladura figuran en la siguiente tabla (resto de dimensiones según el plano: Aparejo) (15):

Parámetro	Mayor	Mesana
Longitud del mástil	80’	56’
Eslora de la fognadura desde perpendicular de proa	24’10”	45’4”
Diámetro en base del mástil	20”	14”
Diámetro debajo de la caja de roldana o reclamo	16”	11”
Lado caja de roldana o reclamo	23”	16”
Diámetro de roldana	30”	21”
Altura de la cesta	4’	
Diámetro de la cesta	5’	
Longitud de las perchas (iguales car y pena)	55’	38’6”
Diámetro mayor de las perchas	11”	8”
Diámetro menor de las perchas	8”	5.5”
Longitud de la entena montada	92’	64’6”

El corte de las velas es el llamado a la catalana que deja un saco en la vela cerca de su gratil. Para conseguirlo el gratil se corta con un alunamiento convexo de un cuatro por ciento de su longitud. La relinga del gratil lleva matafiones para envergar la vela y suficientemente largos para aferrarla. La

(14) Elaboración del autor.

(15) Calculadas por el autor, teniendo en cuenta los datos de las obras citadas de Fonseca, Olesa y la obra de VENCE, J.: *Bateaux et embarcations a voilure latine*.

relinga del gratil termina en una gaza en el puño de car y en una rabiza de longitud igual a media percha en el puño de pena. El pujamen tiene un alunamiento cóncavo de un cuatro por ciento de su longitud, su cuerda forma un ángulo de 60 grados con la cuerda del gratil. La baluma es recta, y forma un ángulo de 30 grados con la cuerda del gratil. Las velas llevan sendas fajas de rizos con la disposición que se ve en el plano: APAREJO, en el que no se han representado los alunamientos de las velas. Los paños son de lona de 31 pulgadas de ancho, de las que se pierden dos pulgadas en las costuras. Las lonas «han de ser buenas, de buen grueso, e hilo igual, porque como tendida coge mucho viento, ha de sufrir mucha fuerza, y trabajo, advirtiéndose que suelen tener ordinariamente las lonas una orilla fuerte, y otra floja, y para remediar esto se han de hacer las costuras volviendo la orilla buena sobre la que no lo es, cosiéndola con punto menudo y con buen hilo encerado» (16). Las dimensiones principales de las velas en pies (') figuran en la siguiente tabla:

Parámetro	Mayor	Mesana
Cuerda del gratil	89'	62'
Cuerda del pujamen	45'	31'6"
Baluma	77'	53'5"

Las carabelas latinas llevaban brandales en lugar de obenques como las carabelas redondas. Esta disposición permite amollar con mayor facilidad la tabla de jarcia de sotavento, operación necesaria como luego se verá, que si se empleasen obenques. La jarcia se fabricaba de cáñamo andaluz probablemente, aunque se prefería el de Calatayud, tratado con alquitrán, ya que el cáñamo se pudre en contacto con el agua. Las menas en pulgadas (") de las betas empleadas en el aparejo son las siguientes (17):

(16) GARCÍA DE PALACIO, D.: Ob. cit., fol., 102v.

(17) Estimación del autor, teniendo en cuenta los datos de las obras citadas de Fonseca, Olesa y Vence.

Parámetro	Mayor	Mesana
Brandales	3,50''	2,50''
su gaza	3,00''	2,25''
su amante	2,25''	1,75''
Reatas	2,50''	2,00''
Ostaga	4,00''	2,75''
gazas de sus motones	3,50''	2,50''
Driza	2,50''	1,75''
gazas de sus motones	3,00''	2,25''
su amante	2,00''	1,50''
Troza y cargadera	2,00''	1,50''
gaza de su motón	3,00''	2,25''
Orza popa y gazas de sus motones	3,00''	2,25''
Orzas davante y gazas de sus motones	3,00''	2,25''
Ostas, su amante y gaza de su motón	3,00''	2,25''
Candalizas y gazas de sus motones	2,00''	1,50''
Escota y gaza de su motón	3,00''	2,25''
Rabiza, relingas, empuñaduras y tomadores de rizos	2,00''	1,50''
Matafiones	1,50''	1,50''

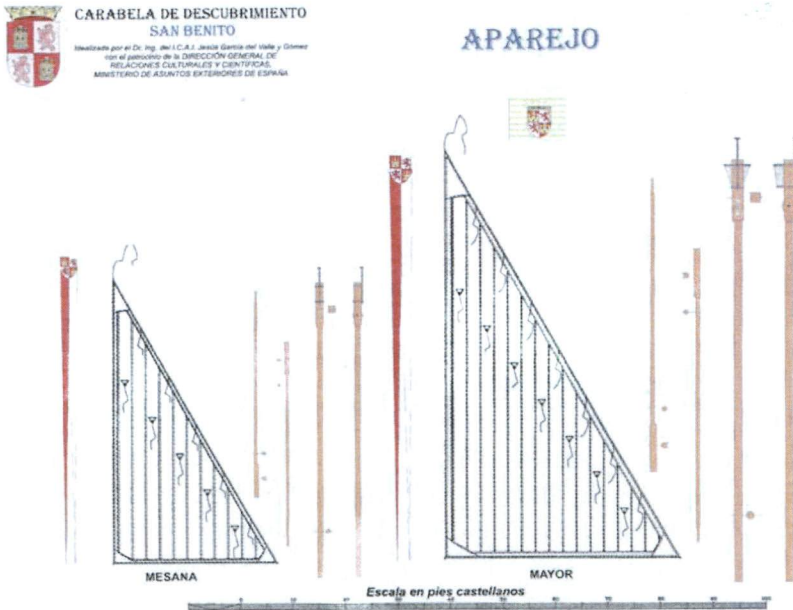
El proceso de aparejado de la carabela *San Benito* es el siguiente (18):

— Mástiles y brandales. Se arbolan los mástiles, mayor y mesana, pasándolos por sus fognaduras en cubierta. Sus coces se fijan en sus carlingas correspondientes, de forma que tengan una caída a proa de 7 grados. Se encapillan los brandales por parejas entre el reclame o caja de la roldana y tojinos en forma de cuña para evitar que se deslicen. Los brandales llevan una gaza para sujetar un cuadernal de dos ojos, de su aparejo de tesar, con un

(18) Estudio del autor en función de las obras de Olesa y Vence y su propia experiencia.

cazonete. En el codillo de este cuadernal tiene su arraigado el amante del aparejo cuyo cuadernal inferior de dos ojos está cosido a un cáncamo en el trancanil. Los chicotes de los amantes, después de tesar los brandales, se hacen firmes, con vueltas de braza, a una cornamusa de 15 pies de eslora clavada a las cuadernas. Su posición puede deducirse del plano: CARABELA APAREJADA.

— Entenas. Se unen las dos perchas de cada entena sobre cubierta y se hacen firmes con cinco reatas. La reata central termina en un cazonete en el extremo superior y por una gaza con un motón en el extremo inferior. En el penol (19) de pena se hacen firmes las ostas, una en cada banda. En el penol de car se cosen tres motones para las orzas. En la percha de pena, a la altura del extremo superior de la percha del car, se cosen sendos motones, una por cada banda para el laboreo de las candalizas.



(19) Aunque el término penol se emplea para designar los extremos de las vergas de cruz, según O'Scanlan en su obra citada, se ha seguido el criterio de García de Palacios, obra citada, que lo aplica también a las entenas.

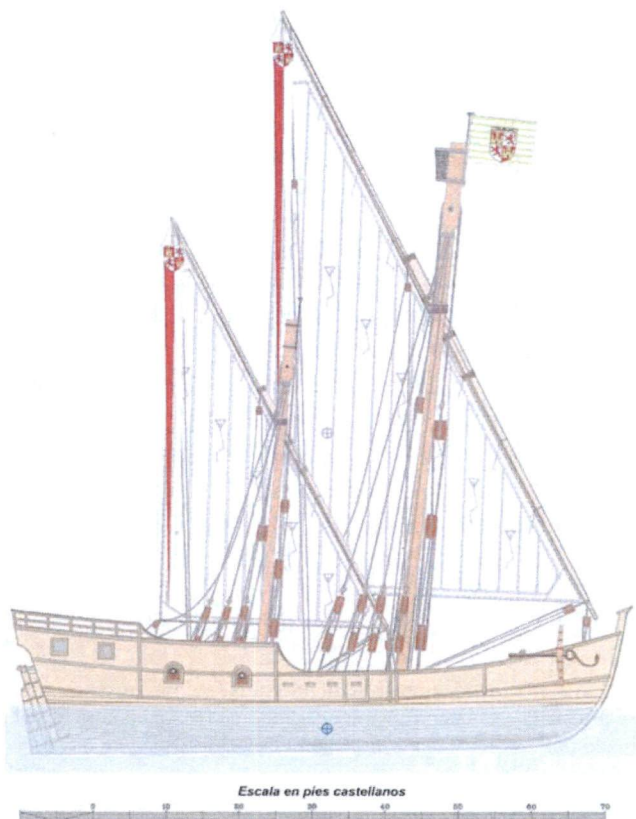
— Entenas, ostagas. La ostaga se pasa por la roldana del extremo del palo, de proa a popa, su firme termina en una gaza que se pasa por seno de la gaza de la troza y luego por el cazonete de la reata central de la entena. El chicote de tira de la ostaga termina en una gaza para pasar un cazonete que sujeta la gaza del motón de la driza. El arraigado de la driza que laborea por este motón se hace firme en un cáncamo al pie proel del palo, el chicote de la driza se cose a un cuadernal de dos ojos por el que laborea un amante, cuyo arraigado es el codillo del cuadernal superior, y que luego se guarne por otro cuadernal de dos ojos cosido al cáncamo citado. El chicote de tira del amante se afirma en una cornamusa al pie del palo.



CARABELA DE DESCUBRIMIENTO
SAN BENITO

Realizada por el Dr. Ing. del I.C.A.I. Jesús García del Valle y Gómez
con el patrocinio de la DIRECCIÓN GENERAL DE
RELACIONES CULTURALES Y GENTÍLICAS
MINISTERIO DE ASUNTOS EXTERIORES DE ESPAÑA

CARABELA
APAREJADA



— Entenas, trozas y cargaderas. La troza es el mismo cabo que la cargadera. Su firme es una gaza que rodea la gaza de la ostaga, después la troza rodea el palo cargada de bertellos y se guarne por el motón cosido a la reata central de la entena, hasta aquí la troza. Su chicote es la cargadera que después de guarnirse por un motón cosido a un cáncamo en cubierta a pie y popa del palo, se hace firme a una cornamusa a pie del palo.

— Entenas, maniobra del car y de la pena. El arraigado de la orza popa se hace firme en el codillo del motón central de los cosidos en el penol del car, después se guarne por un motón cosido a un cáncamo situado en crujía y a dos pies de la popa del mástil, vuelve a guarnirse por el primer motón y su chicote de tira se hace firme en el cáncamo citado anteriormente. Las orzas delante son dos, una por cada banda. Su arraigado se afirma al codillo del motón de su banda cosido en el penol del car, se guarne por un motón unido por un cazonete a un cáncamo en el trancañil de su banda, a la altura del borde popel de la tilla de proa, se termina de guarnir por el primer motón y su chicote de tira se hace firme con vuelta de braza a una cornamusa de siete pies, situada encima del cáncamo. Las ostas son dos, una por cada banda y llevan cosidos en sus extremos sendos motones. Su amante se hace firme en las cornamusas de los brandales donde también se afirma el tira con vuelta de braza.

— Velas. Las velas se envergan pasando la gaza del puño de car por el penol del car, después se pasa la rabiza del puño de pena por un agujero realizado al efecto en el penol de pena y se hace firme a lo largo de la pena con cotes y una ligadura en la reata más cercana. A continuación se afirman los matafiones con nudos llanos. Las candalizaciones, una por cada banda, tienen su firme en el puño de escota, se laborean por los motones cosidos en la percha de pena y su chicote de tira se lleva a la cornamusa de los brandales. La escota es doble con motón, cuya gaza termina en una piña que se pasa por la gaza del puño de escota. Los dos chicotes de firme y tira, indistintamente, se llevan a cornamusas situadas adecuadamente en función del trimado de las velas (20).

(20) La falta de carros para cambiar el ángulo de la escota, exige retrasar o adelantar los puntos donde se afirma la escota en función del grado de tensión que se desea en la baluma, a su vez determinado por la intensidad y dirección del viento y el rumbo del navío. Con los firmes de la escota adelantados se obtiene más bolsa en la baluma, recomendable con vientos flojos o navegación con vientos portantes. Con los firmes atrasados se tensa la baluma, aconsejable con vientos duros y cuando se navega de bolina.

Con este aparejo y las vergas y velas largadas entre el lado de sotavento del palo y los brandales, la carabela latina era muy bolinera. La maniobra de cambiar de bordo se hacía siempre por proa con una maniobra similar a la siguiente:

- En su antiguo rumbo la entena está trimada por sus dos orzas davante y su osta de barlovento. La osta de sotavento está a la banda.
- Antes de dar la bordada, se suelta el motón de la orza avante de sotavento y se pasa por detrás del palo. Se mete el timón ligeramente de arribada para ganar velocidad.
- Se mete la caña a sotavento para dar la orzada, cuando disminuye la presión del viento sobre la vela, se empieza a cobrar de la orza popa mientras se amollan la orza davante de barlovento y osta de barlovento, cuando el viento está a fil de roda se hala con rapidez de la orza popa y se cambia de banda la entena por detrás del palo, los tiras de la orza davante de barlovento y osta de barlovento se han dejado a la banda.
- Cuando el barco ha caído a su nuevo rumbo se mete el timón a la vía y se cazan la orza davante y osta que ahora quedan a barlovento. Una vez trimada la vela, se suelta la orza davante de sotavento que ha quedado por detrás del palo y una vez situada correctamente se caza como contra para descargar a la osta de barlovento. La osta de sotavento queda a la banda.

Esta maniobra necesitaba los diez hombres de mar de una guardia, en situaciones de mar y viento razonables, con la siguiente distribución: un hombre en la caña del timón, cinco en el palo mayor y cuatro en el mesana. La carabela era capaz de ceñir razonablemente con la vela orientada a *la mala*, es decir con la verga a barlovento del palo. En esta posición la vela se apoya en el palo distorsionando su forma y perdiendo parte de su rendimiento. En situaciones de navegar de bolina dando bordadas cortas, para no separarse en exceso de la costa por ejemplo, lo normal era situar el car en crujía y dar bordadas sin cambiar la posición de la entena, con solo el golpe de timón. En este caso hay que tener la precaución de navegar a *la mala* cuando se acerca la carabela a la costa y con la entena a sotavento del palo al separarse de la costa, también era, y es normal en la actualidad, llevar la verga de mesana en la banda contraria que la mayor.

Con la entena situada entre el palo y los brandales pueden orientarse razonablemente las velas para navegar con cualquier viento excepto en popa

cerrada. Con viento por la aleta es necesario acercar el car al palo y amollar los brandales de sotavento, en los que se apoyará de cualquier forma la vela, para permitir que forme más balón (21).

En empopadas largas era posible sacar la entena por fuera de los brandales, soltando estos y volviéndolos a tesar por dentro de la entena. La entena ha de llevarse casi horizontal y un tanto arriada para no distorsionar la ostaga. Por el mismo motivo la troza-cargadera debe llevarse algo amollada. Probablemente las carabelas *San Benito* y *Magdalena* cruzaron el Atlántico con una vela redonda, como los treos de las galeras, envergada en el palo mayor con una percha de respeto, manteniendo la entena de la vela latina arriada en el sentido de la línea de crujía. La vela redonda de la *San Benito* podía tener un gratil de 53 pies y un caída de 55 pies, incluyendo las dos bone-tas, con una superficie de 2.915 pies cuadrados. Con esta vela la *San Benito* podía hacer con un viento bonancible de fuerza 4 algo más de 5 nudos, a pesar de la disminución de intensidad del viento relativo.

(21) Con la entena vertical situada detrás del palo, la troza-cargadera amollada, y el car sujeto al pie del palo se puede navegar en popa cerrada (mejor con una percha a modo de tangón). Ejemplo de esta disposición el yate de 87 pies *Aria*, con aparejo de cúter cuya vela mayor se enverga verticalmente en el palo, aunque tiene corte de foque y no lleva botavara, similar a una vela latina con su gratil vertical.

APÉNDICE III

CAPITULACIÓN OTORGADA POR DON FERNANDO EL CATÓLICO A JUAN DÍAZ DE SOLÍS Y VICENTE YÁÑEZ PINZÓN EN BURGOS EL 23 DE MARZO DE 1508

«EL REY. - Las cosas que yo mandé asentar con vos Vicente Yáñez Pinzón, vecino de Moguer, y Juan Díaz de Solís, vecino de Lepe, mis pilotos, y lo que habéis de hacer en el viaje que con ayuda de Nuestro Señor [iré]is a la parte del Norte hacia el Occidente, por mi mandado, es lo siguiente:

»Primeramente, cuando en buena hora partiereis de Cádiz, habéis de seguir la derrota y vía y mareaje que vos el dicho Juan Díaz de Solís dijeseis, lo cual os mando que comunicéis con vos el dicho Vicente Yáñez y con los otros nuestros pilotos y maestros y hombres de consejo porque se haga con más acuerdo y mejor sepáis lo que habéis de seguir.

»Todos los días, una vez a la mañana y otra a la tarde, hable un navío con el otro, y en esto no haya pundonor ni diferencia sino que el que se haya-re barlovento vaya en demanda del que estuviere sotavento y lo salude, como es uso y costumbre, a lo menos una vez en cada tarde y toméis el acuerdo de lo que se ha de hacer en la noche; y por ésta mando a mi veedor y escribano que va en las dichas carabelas que tenga cuidado de ver como se hace, y traiga por testimonio la vez que no se hiciere por que cáusa se dejó, para que yo lo mande proveer como a nuestro servicio cumpla.

»Después de concertada entre los navíos la dicha orden que han de tener, llevad vos el dicho Juan Díaz de Solís el farol para que el otro navío os pueda seguir.

»Item, concertaréis entre vosotros, por ante el dicho veedor y escribano, las señales con que se han de entender en un navío con el otro, así para el mareaje como para las necesidades de aparejos que os podrían ocurrir, lo cual han de llevar cada navío por capítulos firmados del dicho veedor, porque el sepa cuya es la culpa por quien quedare de hacerse.

»No habéis de tocar en ninguna tierra firme ni islas de las que pertenecen al rey de Portugal por la línea del repartimiento que está señalada entre nos y el dicho rey, que es una línea que dice que se parte en esta manera: que partiendo de la postrera isla de Cabo Verde hacia el Occidente, y andando por la dicha línea del Occidente 370 leguas, las cuales andadas se ha de entender otra línea que atraviesa la dicha línea corriendo Norte y Sur, así que toda mar, tierra firme e islas que serán a la parte del Occidente de dicha línea de Norte Sur adelante, corriendo hacia el Poniente, son pertenecientes a Nos, e la otra mar y tierra firme e islas que serán hacia acá a la parte del Oriente de la dicha línea de Norte y Sur, se entiende ser del dicho serenísimo rey de Portugal y esta línea se entiende en cuerpo esférico, en lo cual, como dicho es, no tocaréis, bajo aquellas penas y casos en que caen e incurren los que pasan y quebrantan mandamiento semejante, que es pérdida de bienes y persona a nuestra merced; pero si por ventura, a ida o venida, os hallaseis en tan extrema necesidad de tormenta o de mantenimientos o a falta de aparejos u otro caso fortuito que no lo pudieseis excusar, que por evitar la necesidad lo podáis hacer, tomando o para tomar las cosa necesarias por vuestro dinero, y tomándolas por su justo valor y no alterando la tierra ni haciendo fuerza ni escándalo ni alboroto en ella, siendo con acuerdo del capitán, maestros, pilotos y marineros y estando presente el dicho mi veedor y escribano y tomándolo delante de él por testimonio.

»Item, si después de pasada la dicha línea en nuestros términos hallareis cualquier navío o navíos que vayan allá sin mi licencia, hallándolos alta la mar les demandéis cuenta y razón de donde van y vienen y que vía llevan , para saber si van a lo nuestro, y les requeráis que no vayan a a ninguna parte de los límites que nos pertenecieren, y si no quisieran hacerlo y no os quisieren dar cuenta donde van , los podáis tomar y traer presos a estos reinos de Castilla, y si los hallareis en tierra en cualquier parte de las que a Nos pertenecen, los podáis tomar a ellos y todo lo que llevaren, y de lo que así tomareis a las tales personas, perteneciendo a Nos, trayendo las dos partes de ello para mí, por la presente os hago merced de la tercia parte de ello, para que se reparte entre navíos y compañía, según se suelen repartir las presas de la mar.

»Item, cuando placiendo a Nuestro Señor y con su bendición seáis arribados en tierra, después de haber echado el ancla, habéis de obedecer al dicho

Vicente Yáñez Pinzón, como a mi capitán nombrado por mí, que para ello le doy poder cumplido, el cual, con acuerdo de los hombres de consejo, ha de hacer en la tierra todo lo que viere que a nuestro servicio cumple.

»No os habéis de detener en los puertos de la tierra que así hallaseis más tiempo que los días que os bastaren para tomar lo que hubieseis menester, sino que brevemente os despachéis y sigáis la navegación para descubrir aquel canal o mar abierto que principalmente [va]is a buscar y que yo quiero que se busque, y haciendo lo contrario daré de ello muy deservido y lo mandaré castigar y proveer como a nuestro servicio cumpla.

»Habéis de procurar por todas las vías y maneras que pudiereis de no alborotar la gente de tierra que hayareis, y así lo habéis de mandar de mi parte a todos los que fueren con vosotros, que los traten bien y no les hagan mal ni daño, y si lo contrario hiciesen, habéislos de castigar por ello, sino que vosotros y todos los habéis de tratar con mucha dulzura y templanza y que en cosa no reciban descontento, porque la contratación se haga con toda paz y sosiego y como se debe hacer para el bien del negocio y según que a nuestro servicio cumpla.

»Item, mando que vos, los dichos Vicente Yáñez y Juan Díaz, ni de cualquiera de vos ni otra persona alguna, no podáis ir ni vais en tierra ni rescatar cosa alguna, sino llevando con vosotros al dicho mi veedor y escribano y haciéndolo en su presencia, para que de todo lo que hicieréis tome y tenga cuenta y razón; y así mismo mando que el dicho veedor no pueda rescatar ni rescate cosa alguna sin que vosotros seáis presentes a ello, sino en vuestra presencia y de dos marineros, y ante vosotros y ellos asienten en el libro lo que así rescataren, declarando cada cosa por la forma que se rescatare, y vosotros y ellos firméis en el dicho libro, por que acá se sepa lo que se hiciese.

»Item, mando que después de rescatada la mercadería nuestra, que en los dichos navíos fuere, podáis rescatar la mercancía de toda la compañía, con tanto que la mitad de todo lo que así rescataseis sea para Nos y la otra mitad para la compañía, y en tanto que el dicho rescate se haga en presencia del dicho mi veedor, como dicho es, so pena que si así no lo hiciereis que hayáis perdido lo que así rescatáseis y lo que por ello hubieseis, y sea confiscado y por la presente lo confisco para nuestra Cámara y Fisco.

»Así mismo, por la presente hago merced a vos, los dichos Vicente Yáñez y Juan de Solís, que a la vuelta podáis traer, en lugar de las quintaldas, vuestras cámaras francas, y los pilotos y maestros sus arcas, las cuales no han de ser de más de cinco palmos en largo, y tres en alto; y a los marineros

un arca entre dos; y a los grumetes, entre tres un arca; y a los pajes entre cuatro un arca por la dicha orden, en tanto que la mercancía que así trajeseis en las dichas cámaras y arcas sea de volumen, como es canela, clavos y pimienta y otras cosas de esta calidad, y no de cosas de oro, y plata y piedras preciosas o cualquier otra cosa que sea de poco volumen y mucho valor, ni otro metal como guanín y otras cosas semejantes, porque todas las cosas de esta calidad han de ser para Nos, dándoos la recompensa de los otros géneros de mercancías que así podréis traer.

»Item, que si determinados a volver os hallaseis en paraje que os convenga, así por falta de mantenimientos, como de otra necesidad, y os sea más útil y provechoso tocar en La Española que no venir derechos acá, que podáis tocar en ella; y en tal caso os mando que deis cuenta a nuestro gobernador de la dicha isla del viaje que habéis hecho y de lo que habéis descubierto, y que si os demandare cuenta de lo que traéis, que así mismo se la deis; y faltándoos algún aparejo u otra cosa necesaria para volver a Castilla, que se la demandéis de mi parte, que por esta mando al dicho gobernador que de todas las cosas que así hubieseis menester os provea sin falta alguna.

»Y así mismo os mando que trayéndoos Dios en salvamento de este viaje a estos reinos de Castilla, no entréis ni podáis entrar ni tocar en puerto ninguno que sea puerto extranjero, sino en los puertos de estos reinos, y si por si acaso, forzados por la tormenta, hubieseis de entrar en puerto extranjero, os mando que no hagáis en él ninguna demora ni deis cuenta de lo que trajereis ni del viaje que hicisteis, ni por donde fuisteis ni vinisteis, ni otra cosa alguna.

»Item, que venidos a estos reinos, entréis dentro del puerto de Cádiz y que ninguno de la compañía sea osado de saltar a tierra ni consintáis hombre ninguno de tierra entrar en vuestros navíos hasta que nuestro visitador los haya visto y visitado y tomado por memoria todo lo que en ellos traéis, según cumple a nuestro servicio, y que cuando hayáis de saltar a tierra sea después de hecho lo susodicho y de haberos dado licencia el dicho visitador.

»Lo cual todo que dicho es quiero y mando que se guarde y cumpla en todo y por todo, según es por la forma y manera que en esta capitulación se contiene, y contra el tenor y forma de ella no vayáis ni paséis ni consintáis ir ni pasar por alguna manera, so pena de pérdida de bienes y de otras penas en que caen e incurren los que pasan y quebrantan mandamientos y capítulos de sus reyes y señores; y mando a los maestros y marineros, grumetes, pajes e otras personas que en los dichos navíos fueren,

que os obedezcan como a mis capitanes de ellos y hagan lo que vosotros de mi parte les mandareis cumplidero a mi servicio, haciendo en lo del navegar lo que a vos el dicho Juan Díaz de Solís pareciere, y en lo de la tierra lo que vos el dicho Vicente Yáñez dijerais, según dicho es, que para el cumplimiento de todo lo que aquí se contiene os doy poder cumplido con todas sus incidencias y dependencias. Hecha en Burgos a 23 de marzo de 508 años. Yo el Rey. Por mandado de Su Alteza, Lope Conchillos. El obispo de Palencia, conde.»

RECEPCION DEL ANTERIOR DESPACHO POR LOS CAPITANES

«Recibimos, yo Juan Díaz de Solís y Vicente Yáñez Pinzón, todo el despacho que aquí se contiene, y partimos con ello para ponerlo en obra, sábado 25 de marzo de 1508 años.»

(Tomado, previa modernización de su texto aunque tratando de mantener el sabor de la época, de Manzano, J. y A.M.: Ob. cit., tomo III, págs. 157 a 163, que lo toma de AGI, Indiferente 1961, fols. 23v a 26. También ha sido publicado por otros autores.)