

REAL SOCIEDAD ECONÓMICA DE AMIGOS DEL PAÍS

APORTACIÓN DE GRAN CANARIA
AL
DESCUBRIMIENTO DE AMÉRICA
Y CONMEMORACIÓN DEL
V
CENTENARIO



LAS PALMAS DE GRAN CANARIA

1995

REAL SOCIEDAD ECONÓMICA DE AMIGOS DEL PAÍS

APORTACIÓN DE GRAN CANARIA
AL
DESCUBRIMIENTO DE AMÉRICA
Y CONMEMORACIÓN DEL
V
CENTENARIO

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA

1995

Queda prohibida la reproducción total o parcial de cualquiera de estos trabajos, por cualquier sistema o procedimiento, sin autorización expresa de los autores, entidades, etc.

© REAL SOCIEDAD ECONÓMICA DE AMIGOS DEL PAÍS.
LAS PALMAS DE GRAN CANARIA

EDICIÓN AL CUIDADO DE GABRIEL CARDONA WOOD.

ISBN: 84-605-4055-3

Depósito Legal: M-32333-1995

Gráficas Loureiro, S.L. - San Pedro, 23 bis - 28917 Leganés (Madrid).
Teléf.: 611 59 94 - Fax: 611 59 88.

PRESENTACIÓN

Aportación es la acción de aportar o llevar bienes u otras cosas. Aportar es conducir o traer.

Y es todo eso, justamente, una constante en la historia de los pueblos que abarca cuanto es posible de la mano del hombre, desde sus orígenes hasta el final de los tiempos, sin excluir las demás acciones de la Naturaleza que escapan a la voluntad del propio hombre.

Una de las grandes aportaciones que ha merecido tratamiento propio en la historia de la humanidad es, sin entrar en cómo y porqué, el Descubrimiento de América.

La gigantesca personalidad de Cristobal Colón, los Reyes Católicos, los hermanos Pinzón, los medios humanos y materiales que tuvieron punto de partida en Palos de la Frontera y tantas otras cosas, innecesarias de mencionar aquí por no ser éste el medio adecuado, han sido sujetos de aportación, desde el hecho del Descubrimiento, la ardua tarea de españo-lizar tan vasto Continente, hasta la corriente de vuelta hacia Europa.

Gran Canaria —entendiendo este nombre no solo como lugar geográfico, sino como representación de sus gentes— ha tenido la dicha de haber contribuido con muchas valiosas aportaciones que permitieron el Viaje del Descubrimiento, los siguientes viajes del Almirante, el descubrimiento y la exploración de territorios en ambos hemisferios americanos, la fundación de ciudades y un amplio etcétera.

Con motivo de la conmemoración del V Centenario del Descubrimiento de América la Real Sociedad Económica de Amigos del País de Las Palmas acordó publicar un libro en el que se recojan temas relacionados con tal acción —el Descubrimiento y sus consecuencias— interesando muchísimo, por lo fundamental para la empresa colombina, destacar la estadía de Colón en Gran Canaria y sus vicisitudes.

Es oportuno ofrecer la lectura del Capítulo XVII y fragmentos del XVIII de la «Historia del Almirante» de Hernando Colón:

CAPÍTULO XVII

Cómo el Almirante llegó a las Canarias y allí se proveyó completamente de todo lo que necesitaba.

Partido el almirante, de Palos, hacia las Canarias, el día siguiente, que fue sábado, a cuatro días de agosto, a una de las carabelas de la armada, llamada la *Pinta*, le saltaron fuera los hierros del timón, y como, con tal defecto, los que allí navegaban tenían que amainar las velas, pronto el almirante se les acercó, bien que por la fuerza del temporal no pudieron darles socorro, pero tal es la costumbre de los capitanes en el mar, para dar ánimo a los que padecen algún daño. Hízolo así con presteza, porque sospechaba que tal accidente había sobrevenido por astucia o malignidad del patrón, creyendo de este modo librarse de aquel viaje, como antes de la salida intentó hacer. Pero como quiera que Pinzón, capitán de dicho navío, era hombre práctico y marinero diestro, puso tal remedio con algunas cuerdas, que pudieron seguir su camino, hasta que el marte siguiente, con la fuerza del viento, se rompieron dichas cuerdas y fue necesario que todos amainasen para volver a componerlos... Volviendo, pues, a lo que yo contaba, digo que procuraron entonces remediarse lo mejor que pudieron, hasta que llegasen a las Canarias, las cuales descubrieron los tres navíos el jueves, a 9 de agosto, a la hora del alba: mas por el viento contrario, y por la calma, no les fue posible, ni aquel día, ni los dos siguientes, tomar tierra en la Gran Canaria, a la que estaban entonces muy próximos, por lo que el almirante dejó allí a Pinzón, a fin de que, saliendo a tierra pronto, procurase haber otro navío, y él para el mismo efecto corrió a la isla de la Gomera, juntamente con la *Niña*, para que, si en una de aquellas islas no hallase ocasión de navío, buscarlo en la otra.

Con tal propósito, siguiendo su camino, el domingo siguiente, que fue 12 de agosto, por la tarde llegó a la Gomera, y luego mandó al batel a tierra, el cual regresó en la mañana siguiente a la nave, diciendo que entonces no había ningún navío en aquella isla, pero que de una hora a otra, los del país esperaban a doña Beatriz de Bobadilla, señora de la misma isla, que estaba en la Gran Canaria, que llevaba un navío de cierto Grajeda, de Sevilla, de cuarenta toneladas, el cual por ser a propósito para su viaje, podría tomarlo. Por esto, el almirante resolvió esperar en aquel puerto, creyendo que si Pinzón no hubiese podido aderezar su nave, habría hallado alguna otra en la Gomera. Estuvo allí los dos días siguientes, pero viendo que dicho navío no se presentaba, y que partía para la Gran Canaria un carabelón de la isla de Gomera, mandó en él un hombre para que anunciase a Pinzón su arribada y le ayudase a compo-

ner su navío, escribiéndole, que si él no volvía para darle ayuda, era porque su nao no podía navegar. Pero como después de la salida del carabelón tardó mucho en saber noticias, el almirante resolvió, a 23 de agosto, volver con sus dos naves a la Gran Canaria, y así, partiendo el día siguiente, encontró en el camino al carabelón, que no había podido todavía llegar a la Gran Canaria, por serle el viento muy contrario. Recogió al hombre que lo guiaba, y pasó aquella noche cerca de Tenerife, de cuya montaña se veían salir grandísimas llamas, de lo que maravillándose su gente, les dio a entender el fundamento y la causa de tal fuego, comprobando todo con el ejemplo del monte Etna de Sicilia y de otros muchos montes donde se veía lo mismo. Pasada después aquella isla, el sábado a 25 de agosto, llegaron a la isla de la Gran Canaria, donde Pinzón con gran fatiga, había arribado el día antes. De éste supo el almirante cómo el lunes anterior, doña Beatriz, había marchado con aquel navío que él con tanta dificultad y molestia procuraba tomar, y aunque los otros recibieron de esto gran pesar, él se conformaba con aquello que sucedía... Por cuyo motivo, sospechando no encontrarlo otra vez en el camino, si tornase a buscarlo hacia la Gomera, se propuso arreglar en Canaria dicha carabela, lo mejor que pudiese, haciéndole un nuevo timón, por si, como le habían dicho, había perdido el suyo, y a más de esto hizo mudar la vela, de latina, en redonda, en la otra carabela llamada la *Niña*, a fin de que siguiese a las demás naos con más seguridad y menor peligro.

CAPÍTULO XVIII

Cómo el Almirante salió de la isla de la Gran Canaria para seguir, o dar principio a su descubrimiento, y lo que le sucedió en el Océano.

Después que los navíos estuvieron bien arreglados y dispuestos para su partida, el viernes que fue primero de septiembre a la tarde, el almirante hizo desplegar las velas al viento, saliendo de la Gran Canaria, y al día siguiente llegaron a la Gomera...

También reproducción textual del Diario de Colón:

Miércoles, 8 de agosto

Ovo entre los pilotos de las tres caravelas | opinjones diuensas donde estaban, y el Almjrante | salió más verdadero; y quisiera yr a Gran | Canaria por dexar la caravela Pinta, porque | yba mal acondiçionada del

gobernario y l hazia agua, y qujsiera tomar allí otra l si la hallara; no pudieron tomarla aquel l día.

Jueves, 9 de agosto

Hasta el domingo en la noche no pudo l el Almjrante tomar la Gomera, y Martjn Alon l so quedóse en aquella costa de Gran Canaria l por mandado del Almjrante, porque no podía na l vegar. Después tornó el Almjrante a Canaria o Tenerife^{27, 28, 29} l y adobaron muy bien la Pinta con mucho tra l bajo y dilignçcia del Almjrante, de Martjin Alonnsso l y de los demás; y al cabo vinjeron a la Gome l ra³⁰. Vieron salir gran huego³¹ de la sierra de l la ysla de Tenerife, qu'es muy alta en gran manera³². Hizieron la Pinta redonda³³, porque era latina³⁴; l tornó³⁵ a la Gomera, domjngo a dos de se l tiembre con la Pinta adobada. l Dize el Almjrante que juravan muchos³⁶ hom l bres honrrados españoles que en la Gomera l estaban con doña Inés Peraça, madre de Gujllén l Peraça³⁷, que después fue el primer Conde de la l Gomera^{38, 39}, que eran vezinos de la ysla de Hier l ro, que cada año veñan tierra al vveste⁴⁰ de la l Canarias, que es al ponjente; y otros de la l Gomera, afirmavan otro tanto con juramento. l Dize aquj el Almjrante que se acuerda qu'estando l en Portugal⁴¹, el año de 1484 l vino vno⁴² de la ysla de la Madera al rey a le l pedir vna caravela para yr a esta tjerra que vía, l el qual lo mjsmo dezían en la yslas de los Açores l y todos estos en vna derrota y en vna manera l de señal, y en vna grandeza⁴³. Tomada, pues l [f. 3r] agua y leña y carnes y lo demás que l tenjian los hombres que dejó en la Gomera⁴⁴ el Almjrante quan l do fue a la ysla de Canaria⁴⁵ a adobar la l caravela Pinta finalmente se hizo a la vela⁴⁶ de la dicha l ysla de la Gomera con sus tres caravelas, l jueves a seys días de setiembre.

.....

Jueves, 6 de septiembre

Partió aquél día por la mañana del puerto de la Gomera y tomó la vuelta para ir su viaje y supo el Almirante de una carabela que venía de la Isla del Hierro que andaban por allí tres carabelas de Portugal para lo tomar; debía de ser de envidia que el Rey tenía por haberse ido a Castilla. Y anduvo todo aquél día y noche en calma y a la mañana se halló entre la Gomera y Tenerife.

Otros temas de indudable interés también fueron contemplados para su inclusión en este volumen, a cargo de destacados investigadores insulares, pero finalmente, con esfuerzo, tesón y paciencia se ha logrado la concurrencia de diez autores, con otros tantos trabajos que muestran, en conjunto, una amplia información de la valiosa aportación de Gran Canaria.

La disposición de los diez trabajos que componen el presente libro se ha establecido en razón del orden alfabético del primer apellido de cada uno de los autores.

Y estos son:

I. SR. D. CIPRIANO ACOSTA NAVARRO, nacido en Gran Canaria, ha residido muchos años en Andalucía, en Aragón y en Asturias donde ha desarrollado una intensa labor literaria. Ha cursado estudios de Humanidades y Filosofía, especializándose en Lengua y Literatura latinas.

Su extensa obra poética «Otra vez Hamlet», «Esta sedienta voz», «Un hombre va por el camino», «Aire sin sombra», «Oscuro espejo», «Pasión y sed de un viento que nos nace», «Ciudad de los Faicanes», «Savía de tu raíz», entre otras muchas, ha sido merecidamente premiada: Medalla de Plata del Círculo de Escritores y Poetas Iberoamericanos de Nueva York, 1962; Primer Premio Diego de Losada. IV Centenario de la Fundación de Caracas, 1967; Accésit del Premio Guatemala, 1974; Premio García Lorca, 1992; Casa de España, Los Ángeles (California); Premio Jorge Rechany, del Consejo Superior de Educación de Río Piedras (Puerto Rico), 1992; Medalla de Plata del Instituto de Cultura Americana de Tampico (México), 1992; Medalla de Plata del Círculo de Escritores y Poetas Iberoamericanos de Nueva York, 1995.

Figura en la «Historia de la Literatura Canaria» de Artilles y Quintana, en «99 Poetas de las Islas Canarias» de José Quintana y en varias antologías poéticas españolas.

Es «Hijo Predilecto» de Arucas, su ciudad natal, miembro de número de «El Museo Canario» y de la Real Sociedad Económica de Amigos del País de Las Palmas.

* * *

II. EXCMO. SR. D. ANTONIO DE BÉTHENCOURT MASSIEU es Catedrático de Historia Moderna, Profesor Emérito de la U.N.E.D., Ex-Rector de La Laguna (Tenerife), Ex-Decano de la Facultad de Geografía e Historia de la U.N.E.D. (Madrid), Académico Correspondiente de la Real

Academia de la Historia, Director del Seminario de Humanidades «Agustín Millares Carlo», U.N.E.D. Es autor de catorce libros y de numerosos artículos que versan sobre temas canarios. Ha participado con Ponencias y Comunicaciones en varios Congresos de su especialidad y ha dirigido una cuarentena de Tesis doctorales.

Está en posesión de la Medalla de Oro de la Universidad de La Laguna, del Premio Canarias de Acervo Histórico, 1992, del Título de Hijo Predilecto» de Las Palmas de Gran Canaria, del de «Socio de Honor» de El Museo Canario. Es miembro de número de la Real Sociedad Económica de Amigos del País de Las Palmas.

* * *

III. Rvdo. P. D. FRANCISCO CABALLERO MUJICA, natural de Arucas (Gran Canaria) fue ordenado sacerdote en 1952. Es Doctor en Derecho Canónico y actualmente Canónigo Doctoral de la Santa Iglesia Catedral Basílica de Canarias. Ha impartido clases de Religión en el Instituto «Santa Catalina» y de Historia de la Iglesia en Canarias en el Centro de Estudios Superiores de Teología, ambos en Las Palmas de Gran Canaria.

Ha publicado trabajos tales como «Pedro Cerón y el Mayorazgo de Arucas», «El manuscrito de República Cristiana del Bachiller Juan Mateo de Castro», «Canarias hacia Castilla: Datos de un proceso histórico» y autor de trabajos aún inéditos titulados «Obispos Canarios en América» y «Documentos Episcopales Canarios».

Es miembro de número de El Museo Canario.

* * *

IV. Excmo. Sr. D. CRISTÓBAL COLÓN DE CARVAJAL Y GOROSÁBEL, nacido en Madrid es Capitán de Corbeta de la Armada Española y Piloto Naval, con más de dos mil horas de vuelo en maniobras, pilotando helicópteros.

Ostenta los Títulos de Duque de Veragua, Duque de la Vega, Marqués de la Jamaica, Almirante de la Mar Océana y Adelantado Mayor de las Indias. Posee varias condecoraciones españolas y otras extranjeras, siendo destacable la de la República Popular de Polonia «For Self Sacrifice and Bravery» por su valerosa actuación en el rescate, en alta mar, de ocho marineros polacos durante un fuerte temporal.

Aficionado a la Historia y apasionado estudioso de la vida de su antepasado, posee una extensa biblioteca, preferentemente compuesta de temas colombinos, que procura mantenerla actualizada, además gusta de las maquetas de barcos.

Ha sido invitado en numerosas ocasiones a dictar conferencias en Europa y en América sobre temas colombinos que tan doctamente ha estudiado.

* * *

V. Excmo. Sr. D. NICOLÁS DÍAZ-SAAVEDRA DE MORALES, nacido en Las Palmas de Gran Canaria obtuvo la Licenciatura de Derecho y ejerció la Abogacía hasta su reciente jubilación. Promotor indismayable para la creación de la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, ha participado en las más importantes acciones, como asambleas, escritos y manifestaciones, para su consecución, siendo quien primero presentó la primera solicitud oficial de Universidad para Gran Canaria. Ha sido Diputado a Cortes en el período 1977-78 integrándose en la Comisión de Educación del Congreso a fin de poder luchar mejor por la necesaria creación de la aludida Universidad, lo que luego, felizmente, se consiguió.

Ha sido miembro de las Comisiones Regional e Insular que se crearon para la conmemoración del V Centenario del Descubrimiento de América desde donde llevó a cabo una labor verdaderamente muy eficaz.

Es autor del libro «Saint-Saëns en Gran Canarias» y de otro titulado «Aproximación a la Historia del British Club (Club Inglés) de Las Palmas» y colaborador, en numerosas ocasiones, en periódicos, revistas y otros medios de difusión sobre temas culturales problemáticos de Gran Canaria. Ha sido pregonero de importantes fiestas patronales insulares y ha dictado conferencias sobre diversos temas de interés general en las más prestigiosas instituciones locales.

Está en posesión de la Insignia de la Orden del Mérito Constitucional otorgada por S. M. D. Juan Carlos I.

Es miembro de número de El Museo Canario, en donde ha sido durante varios años Secretario; miembro y primer Vice-Presidente español del Club Inglés de Las Palmas; Vocal del Centro de Iniciativas y Turismo de Gran Canaria y miembro de número de la Real Sociedad

Económica de Amigos del País de Las Palmas de la que durante muchos años ha sido Secretario y en la actualidad Director.

* * *

VI. Sr. D. CARLOS ETAYO ELIZONDO, navarro de nacimiento, tras los estudios elementales ingresó en la Escuela Naval. Es Teniente de Navío (retirado) de la Armada Española.

En septiembre de 1962 y con la carabela nombrada la Niña II —idéntica a la del mismo nombre que Colón llevó en su primer viaje a América— realizó la travesía del Atlántico desde Palos de la Frontera hasta San Salvador, siguiendo el mismo derrotero que Colón en su primer viaje.

En julio de 1987 funda en Pamplona la asociación «Promoción Quinto Centenario de los Viajes del Descubrimiento» (P.V.C.V.D.) con el objetivo entre otros, de «difundir al máximo la verdad histórica de las empresas del Descubrimiento y Evangelización del Nuevo Mundo resaltando el espíritu católico y los frutos espirituales de tales empresas.

En agosto de 1992 repite la travesía en otra carabela, reproducida lo más similar posible a la Niña que formó parte en el Viaje del Descubrimiento, denominada la Niña III y en cuya travesía siguió un régimen de oración y penitencia.

Ha publicado varios trabajos sobre estos temas de navegación, tales como «La expedición de la Niña II» y «La verdad sobre la Santa María, Pinta y Niña» y pronunciado numerosas conferencias y charlas que revelan ser uno de los más señalados especialistas de historia y técnicas de la navegación de los siglos XV y XVI.

Está en posesión de la encomienda de la Orden de Isabel La Católica y de la Gran Cruz del Mérito Naval con distintivo blanco.

* * *

VII. Sr. D. VICENTE HERNANDEZ JIMÉNEZ, nació en la Villa Mariana de Teror, en Gran Canaria. Es Abogado y Técnico de la Administración Civil del Estado, en situación de jubilado, ex-Director Provincial de la Mutualidad de Funcionarios Civiles del Estado y Cronista Oficial de la mencionada Villa de Teror.

Incansable investigador de la historia insular, preferentemente de la de su villa natal, cuyos resultados están recogidos en los libros ya publicados «La Villa de Teror», «Apuntes terrenses», «Las Aguas del

Barranco de Tenoya», «Teror: Historias, semblanzas, apuntes», y «El Centro de Iniciativas y Turismo de Gran Canaria», entre otros. También ha colaborado en periódicos y revistas con interesantes artículos de su especialidad. Ha pronunciado diversas conferencias y charlas y ha sido Pregonero de las Fiestas Patronales del Pino en la Villa de Teror.

Es miembro de número de El Museo Canario, Vocal del Centro de Iniciativas y Turismo de Gran Canaria y miembro de número de la Real Sociedad Económica de Amigos del País de Las Palmas.

* * *

VIII. Sr. D. ALFREDO HERRERA PIQUER, nacido en Las Palmas de Gran Canaria, obtuvo las licenciaturas de Derecho y de Periodismo. Ensayista, Escritor, Historiador y Conferenciante ha tratado temas e ideas fundamentales de actualidad, entre ellos los relativos a la Paz Mundial, el papel del intelectual en la sociedad, las relaciones entre el hombre y el medio y los valores de la Ilustración y también algunos aspectos de la realidad canaria.

Ha publicado un extenso ensayo de interpretación de la Ciudad de Las Palmas de Gran Canaria, una historia de la exploración científica de las Islas Canarias en el Siglo de las Luces y una aproximación a la antropología prehistórica de Canarias a través de las colecciones del Museo Canario.

Ha sido el primer Consejero de Cultura del Gobierno Autónomo de Canarias, Senador por Gran Canaria, desempeñando la Vicepresidencia de la Comisión Educación, Universidades, Investigación y Cultura del Senado; Director de varias publicaciones periódicas de carácter cultural y es colaborador habitual en otros medios de comunicación de las Islas Canarias.

Es miembro de número y ex-Presidente de El Museo Canario y de la Real Sociedad Económica de Amigos del País de Las Palmas.

* * *

IX. Sr. D. PABLO J. DE JESUS Y VÉLEZ-QUESADA, nacido en la Ciudad de Arucas en Gran Canaria, hizo los estudios de Bachillerato y de Comercio y dada su vocación por el Dibujo, tanto lineal como artístico, obtuvo la titulación de Proyectista de Instalaciones Técnicas, cuya actividad ejerció durante muchos años en Las Palmas de Gran Canaria. Al tiempo accede a los estudios de Historia en la Universidad Nacional de

Educación a Distancia. Por sus dotes de investigador y redactor ha sido requerida su colaboración en distintos medios regionales de difusión y como buen conocedor de la Isla de Gran Canaria fundó la «Agrupación para Investigaciones Históricas y Prehistóricas sobre Canarias», de la que fue Presidente.

Ha dedicado especial atención a la exploración arqueológica y ha hecho levantamiento en planos de cuevas —viviendas y funerarias— en Gran Canaria, habiendo hallado, rescatado y reconstruido el «Ídolo de Arucas», figurilla de arcilla de unos diez y siete centímetros, datada como neolítica canaria con más de mil trescientos años de antigüedad y que se conserva —depositada por él mismo— en el Museo Canario, considerada como una de sus más valiosas piezas.

Creo con otros investigadores «Tarja 3», página del diario grancañario «La Provincia» que tuvo gran proyección en el bienio 1975-76.

Ha sido pregonero de las Fiestas Patronales de la Ciudad de Arucas en Gran Canaria de la que es Cronista Oficial. Es Director Conservador honorario del Museo Regional Arehucas, miembro del Instituto Canario de Estudios Históricos «Rey Fernando Guanarteme», del Centro de Iniciativas y Turismo de Gran Canaria y de El Museo Canario.

* * *

X. Sr. D. JUAN JOSÉ LAFORET HERNANDEZ, nacido en Las Palmas de Gran Canaria, ha cursado las disciplinas de Licenciatura y Doctorado en Ciencias de la Información en la Universidad Complutense (Alcalá de Henares, Madrid) y estudios en la Facultad de Sociología, en la Escuela de Estudios Internacionales y en la Real Academia de Jurisprudencia y Legislación. Es Diplomado, por la Escuela de Estudios Cooperativos de la Universidad Politécnica de Madrid y en Documentación y Biblioteconomía por la aludida Complutense.

Su actividad profesional la ha desarrollado en diferentes administraciones públicas dentro de la esfera de las Relaciones Internacionales y el Protocolo y de forma permanente colabora en medios periodísticos, tanto locales como peninsulares. Está especializado en la historia del periodismo canario, principalmente en la de sus orígenes.

Han sido publicados sus trabajos «Orígenes de la Información y la Opinión Pública en Canarias», «Orígenes de la Imprenta en la Provincia de Las Palmas», «Metodología para el Análisis de la Historia del Periodismo Canario» y «Los Primeros Años de Diario de Las Palmas».

Ha ocupado cargos directivos en varias Instituciones grancanarias y es miembro de número de El Museo Canario, del Centro de Iniciativas y Turismo de Gran Canaria y de la Real Sociedad Económica de Amigos del País de Las Palmas.

* * *

Este «Cuerpo Patriótico» que tan vinculado ha estado con la celebración del IV Centenario del Descubrimiento de América, se siente orgulloso por su participación en la conmemoración del V Centenario, con la intención que este volumen, incorporado a su colección de publicaciones con el número Ventitrés, sea expresión material de tan loable realidad y se congratula por la desinteresada labor llevada a cabo por los autores mencionados para realizar los interesantes trabajos seguidamente expuestos.

GABRIEL CARDONA WOOD.
Secretario de la
R.S.E. de Amigos del País.
Las Palmas de Gran Canaria.
Agosto de 1995.

I

SAVIA DE UN MISMO TRONCO

Reflexión poética sobre GRAN CANARIA y AMÉRICA
con motivo del QUINTO CENTENARIO

POR:
CIPRIANO ACOSTA NAVARRO

Tres Carabelas

Surge la luz de un nuevo día
hacia el encuentro de una tierra nueva
que ya presente el corazón del mundo.

J. H. HARTMAN
La nueva aurora

Palos de la Frontera.
Hacia una singladura de brumas y de sueños
zarpan tres carabelas.
Tres carabelas que aún no saben
a dónde van, qué buscan, qué avatar les espera.

Lentos, los días y las noches,
sobre un mar fatigado de mitos y leyendas
su velamen encienden con relumbres
de soles y de estrellas.
Y hay un rumor de siglos
que llega, entre sargazos, de unas remotas tierras.

Tres carabelas, iniciales de oro
sobre el húmedo friso de una gran epopeya,
e, impávido en el puente de la Santa María,
el futuro Almirante de la ancha mar oceána.

*

Un alto en el camino
 en el remanso azul de las Isletas,
 —qué insólito fervor el de tus olas,
 playa de las Canteras—.
 Cerca, el Castillo de la Luz intuye,
 como un eco de gesta,
 no sé qué viento o qué temblor de historia
 dormido entre los pliegues de sus velas.
 Mientras, allá a lo lejos, el Real de las Palmas
 tremola, junto al mar, su blasón de palmeras
 imaginando, acaso,
 la gran ciudad futura en la que sueña.

✱

Tú, Gran Canaria, afortunada huésped
 —cinco centurias ya— de las tres carabelas:
 Colón viene hoy de nuevo
 al frente de cien naos como aquéllas;
 todo un bosque de mástiles,
 un vibrante arcoiris de banderas
 en tu puerto recalán, como entonces,
 ingrávidas y esbeltas,
 mensajeras de paz y de esperanza,
 para decirte: Mereció la pena
 amar el riesgo, navegar las sombras,
 atravesar la espesa niebla
 de un poderoso océano —soledad y misterio—.

Porque alguien dijo de improviso: ¡Tierra!
 y, a su conjuro, allá en el horizonte,
 como una aurora espléndida,
 se irguió la inmensa magia verde,
 la salvaje belleza,
 el vivo testimonio de una tierra aún sin nombre,
 la eclosión, el asombro, la presencia
 de un nuevo continente, corazón indomable,
 dueño del sol y el viento, del volcán y la selva:
 razas con propia voz, torsos desnudos,
 pueblos viviendo en paz y en libertad: AMERICA.

América, Esperanza

Verde soberanía sin ocaso.
Un caminar entre las espesuras
de los días futuros.

OCTAVIO PAZ
La estación violeta

América, esperanza, alto destino,
rotunda voluntad de ser tú misma:
hoy mido tu estatura, tu vocación de cráter
por la sombra alargada de tu insomnio
sobre la altiplanicie en que te yergues.

América, milagro detenido,
frutal polifonía, altorrelieve
en que los viejos dioses ancestrales
aún siguen presidiendo
las ofrendas del agua, del sol y de la tierra,
mientras los nuevos régulos del oro
ofician la liturgia del poder y la sangre.

América, pasión de verde fuego,
sordo rumor de enjambre, flor de cactus,
herida de nostalgias,
ardiente de maizales, intemperie
del mezcate, el bohío y la sabana;
América del hombre que malvive y espera
morir sin esperanza;
del pretexto y del mito,
de la promesa inútil,
de la difícil paz que nunca llega.

Pedestal de ceniza, cúpula de silencio
para un bronco aquelarre de volcanes.

Tú, América, esperanza, continente mordido
por la furia de todas las codicias,
crisol de razas y espiral de sueños:
te vuelvo a ver, para entenderte

mejor, después de cinco siglos,
de cinco largos siglos respirando,
junto al umbral del tiempo y la distancia,
tus desoladas soledades,
mientras el viejo escoplo del olvido
te sigue percutiendo
el bronce de tus últimas preguntas.

Ser como tú, saberme trascendido
por los ríos urgentes de tu sangre,
sentirme solidario
de tu impulso esencial, del unánime grito
que late en lo más hondo de tu entraña.

Tener sed como tú, tierra impaciente
que intentas apagarla desde cuándo.

*

Tú, América, esperanza. Porque quiero
saber qué espada o voz, qué viento o flecha
atraviesan la oscura quemazón de tus labios
y, porque desde siempre,
ando todas tus prisas y todos los caminos
de tu atávica angustia,
voy hacia tí, tierra amasada
de silencios y lavas, de anacondas y ceibas
y nopales y lunas.

América, esperanza de que llegue ese día
que has estado soñando tanto tiempo:
gigantesca secuoya de mil brazos,
alarido ancestral de mil gargantas,
espesura quemada de mil soles,
insumiso latido de mil cráteres,
clamor de libertad y rebeldía
trepadoras de cóndores y nubes.

Quiero sentirme espuma de tus mares,
orilla de tus ríos,
misterio de tus junglas, ansiedad de tus sueños.

*

Descúbreme y conquístame tú, América,
que tanto sabes de conquistadores.

Si tú y yo conseguimos
que se entrañen en una nuestras viejas raíces,
si tu voz y la mía se hacen voz y denuncia
de tus pueblos sedientos, aquel día
trémulo de banderas y de espadas y cruces
sobre la arena virgen de tus playas,
no habrá sido ni inútil ni infecundo,
a pesar de la niebla de los siglos
y del oscuro viento de la historia.

Es hora ya de que iniciemos
—juntas las manos y las voces—
esa intrépida y nueva singladura
que nos sigue esperando hace milenios.
Será, sin duda, América, la más grata aventura,
el fraternal reencuentro de tu pueblo y el mío.

Un vendaval de pájaros rebeldes
estremece tus venas.
Multiplica tus manos
y ábrelas a la arcángel cetrería
que te bulle en el pecho:
tus alas inauguren las nieves más cimeras,
los nuevos y más claros horizontes,
esa alta luz que ciega tus pupilas.

*

Hoy he venido, América, a decirte
mi mejor y más íntima palabra
y a que tiendas tus brazos

como llamas a un viento
de presentida paz, urgente atisbo
de tu definitivo mediodía.

Déjame amar apasionadamente
la luz de tu paisaje innumerable,
el polvo de tus piedras milenarias,
el verde millonario de tu fronda,
la excitante ebriedad de tus cantiles,
el rumor de tus selvas y tus ríos,
la tez cobriza de tus altiplanos,
el torso abrupto de tus cordilleras,
el grito de tu sed liberadora,
la amarga lluvia inútil de tu llanto,
la nómada tristeza de tus indios,
la anchurosa hidalguía de tus pueblos.

*

América y Canarias:
lengua común, idéntico latido,
brazos de un mismo cuerpo,
voz de una misma sangre,
savia de un mismo tronco en que florece
la rosa antigua y nueva de una «esencial aurora».

América y Canarias:
tierra y hogar, besana y primavera,
raíz, árbol y aroma,
espiga de un trival aún no maduro,
promesa y plenitud de más altos afanes,
conjunción de dos sueños y un destino.

Y, en medio, ese ancho mar, labios de espuma
besando sus bravíos litorales
y uniendo en una sola y viva llama
—tan lejos y tan cerca y tan hermano—
el mutuo abrazo de sus dos orillas.

Tres voces de América

Voz y grito de América, vosotros
que la lleváis muy dentro
del corazón y de los labios.

R. ARMANI
Esta es América

Tú, el clamor de esta América transida
de inquietud y pasión, Pablo Neruda.
La voz ardiente de esta tierra muda
por un hielo de siglos aterida.

Hay óleo de tu verso en cada herida,
certeza de tu amor en cada duda
y un soplo de tu aliento en la desnuda
quemazón de su sed estremecida.

Desde tu negra soledad te erguiste,
noble cóndor de luz sobre la frente
de tu pueblo humillado. Y le dijiste

tu inconforme palabra a un continente
de lava y sueño. Y desde entonces fuiste
dardo y volcán sobre su piel hirviente.

*

Tú, la sangre y el grito y la cadena
rota en pedazos de una raza altiva,
César, la tuya, en libertad cautiva
y esclava del olvido y de la pena.

Pero tu voz, yunque y martillo, suena
a clarín, a atabal, a espada viva.
Y hay lágrimas de angustia en tu saliva
y latido de sombras en tu vena.

Para la sed de América tu verso
fue como el fondo de un espejo terso
donde se pudo ver tal como era:

pedra ancestral temblando en tu retina
que, entre una espesa bruma, ya adivina
la flor de su inminente primavera.

*

Tú, la raíz y el árbol de su vuelo,
la llama que se enrosca a su cintura;
tú, Miguel Angel, savia de esa dura
mazorca de sus hombres en desvelo:

«sudor hecho raíces» bajo un cielo
de torvos zopilotes que apresura
un destino de maíz, en cuya hondura
late el impulso del más alto anhelo.

Por tí el indio de pálidas mejillas
no volverá a ponerse de rodillas
ni a mascarlar rencores en su ayate.

Y América, de pie, pulso seguro,
mirará esperanzada hacia el futuro
con ojos de quetzal y de aguacate.

Junto a la sed del Guiniguada

Rincones queridos de la ciudad vieja,
refugio del alma que en vosotros sueña.

SAULO TORON
Las monedas de cobre

Soñando luz naciste un día
a orillas de este mar que ciñe tu cintura
e, hilando paz, fuiste creciendo,
nereida entre los brazos de su espuma.

Las Palmas, tú, palmera viva, inmenso
rumor de caracola: más allá de las nubes,
cerca de las estrellas, tu vertical empeño
cabalga sobre el lomo de tus cumbres.

Junto a la sed del Guiniguada
Vegueta es un balcón que respira sosiego
y San Antón y Santa Ana,
—dos nombres augurales— lírica piedra en vuelo.

La catedral, la plaza, las palomas...
El tiempo aquí jadea como un niño dormido
y Ana en su rueda de gemelas torres
devana la madeja de su místico lino.

Colón estuvo aquí, sobre estas piedras
y entre estos muros de tu vieja ermita:
qué pátina de siglos, qué hondo vaho
de historia, Antón, en ellos todavía.

Ciudad alegre y confiada,
confía sólo en tí y en tu tesón.
Y en esta tierra tuya —malpaís del olvido—
dura y amarga como tu sudor.

Cinco siglos y aún sigues
sin descubrir tu propia identidad.
Pero dentro de tí tienes la clave
de tu destino de isla y de alcotán.

Piensas, acaso, que son tuyos
el mar, la noche, el viento, la alborada...
¿Eres siquiera dueña de tí misma?
¿Segura, de verdad, tienes la palma?

Mientras hilas el copo
de tu aventura ciudadana, vas
—gaviota y carabela— definiendo
tu innata vocación de pleamar.

Isla de Luz

Isla sola, cautiva de un mar inacabable.

ANTONIO G. YSABAL
Corazón en la orilla

Isla sola, cautiva
de un mar inacabable,
cercado impulso de ser roque y ala:
¿podrás romper los hierros de tu cárcel?

Cárcel, no. Incitación a esta nueva aventura
que el mar te ofrece y tu impaciencia aguarda.
Despliega ya las velas: proa al viento,
mano firme al timón, arriba el ancla.

Isla de sed, humana sed, en busca
de ese escondido manantial que tiembla
dentro de tí, desde un principio,
y, a pesar de tí misma, no lo encuentras.

Isla redonda, primavera erguida
de pinos y mocanes, de tabaibas y almendros:
amo tu luz, el recio perfil de tu paisaje
y el temple de tus hombres y la paz de tus pueblos.

Soliloquio de piedra enamorada
del ósculo del aire, del abrazo del mar:
por esos ríos tuyos interiores
corre sangre de drago y de volcán.

Hacia arriba, isla mía, tu gánigo exultante,
tu instinto de atalaya, tu insumiso
clamor de tantas voces y de tantos silencios,
tu sed de tantos siglos,

porque eres ambición en Roque Nublo,
rebeldía en Ansite, reciedumbre en Bentayga
y porque nutre el árbol de tus sueños
savia de guanartemes y doramas.

Tus sueños: que ellos sean,
isla azul, realidad más que utopía.
Nadie mejor que tú para ayudarte.
Gran Canaria: despierta. Descúbrete a tí misma.

Se volverán tus manos mieses de oro,
si antes fueron espigas en tus surcos.
Mira siempre adelante, alta la frente:
avanza y no desmayes: TUYO SERA EL FUTURO.

II

UNA EMIGRACIÓN ETNOLÓGICA:
LAS RIÑAS DE GALLOS EN CANARIAS
Y NUEVA ESPAÑA

POR:
ANTONIO DE BÉTHENCOURT MASSIEU

«En el principio debió existir el *ocio*. El hombre vivía en el ocio y sin ocio el hombre no tenía nada que hacer. Pescar, adorar, amar, cazar, existir no eran acciones útiles, sino actividades ociosas, profundamente humanas. Con el pecado debió venir la negación del ocio... el *nec otium*», escribía hace tiempo Martín Patiño.

Traigo la cita a colación, porque, en efecto, el ocio ha pervivido en la raíz de la naturaleza humana, en la esencia del hombre a través del tiempo y el espacio. Constituye, pues, connotación esencial de su propia humanidad. Por ello ha sido definido con reiteración como *homo ludens*.

No es extraño, entonces, que los historiadores hayan mostrado su interés por conocer como el hombre disfrutaba de sus no muy abundantes ratos de descanso. Qué entretenimientos y deportes practicaban, porqué tales manifestaciones patentizan rasgos de su personalidad, —si la práctica es individual—, o de su psicología y comportamiento colectivo, si la realizaban en grupos, e incluso aunque fueran meros espectadores. Es también lógico que coloquen el énfasis en los juegos colectivos o los que arrastran mayor número de practicantes, por ser los más esclarecedores de la mentalidad colectiva. Finalmente: se trata de participar en el juego de alguna manera activa. Sin actividad no hay juego.

El interés por espectáculos y entretenimientos del pasado fue moneda de circulación corriente para historiadores de cualquier época. Al tratar ahora de reconstruir la vida del hombre y su entorno como una *globalidad totalizante*, es natural que se haya acentuado el interés por aspectos tan reveladores de la actividad humana, tanto en el campo de la antropología cultural y el folklore, la etnología, como de las mentalidades, también denominado el *Tercer nivel*.

Pero la dificultad radica en la carencia de fuentes. Salvo pasatiempos que exigían como rasgo imprescindible la escritura, como el teatro, actividades de este tipo, secundarias, dejan escasas huellas. Tanto es así, que si no fuera por las disposiciones regulando la licitud del juego y los reglamentos de *policía*, que la asistencia fuera tan masiva que el fisco encuentre en el mismo un saneado ingreso, o qué su práctica origine conflictos de intereses a solventar por la autoridad judicial, desconoceríamos como el hombre ha llenado su ocio.

Como confirmación de lo anterior trataremos en la presente aportación desentrañar la riña de gallos en el ámbito de Canarias y América, con específica relación a la Nueva España en el siglo XVIII. El juego, como otras tantas cosas (instituciones, hombres, usos y costumbres, plantas y animales) emigró de Canarias a Indias. En cada orilla del Océano evolucionó y adquirió idiosincracia en consonancia con el carácter de sus moradores.

* * *

Antes de entrar en materia, un rápido paseo por la historia.

El gallo de combate, animal dotado de una extraordinaria fuerza, una enorme rapidez de reflejos y aspirante a una absoluta exclusividad en territorio tan ilimitado como sus propias fuerzas, procede de la región indo-malaya y deriva de las variedades *Bakora* o *Bankiun* o de la *Sonneratti*.

Las riñas aparecen ya en 1440 a.C. en China. En Mesopotamia se lidiaban en el siglo XVIII a.C., de donde pasa al Egipto faraónico y la Grecia clásica. Aquí fueron famosos los gallos de Tanagra y Rodas. De la Baja Edad Media tenemos referencias en la Península, alcanzan ya alta fama el *gallo jerezano*. De la Baja Andalucía debió difundirse por todo el ámbito atlántico. De un lado alcanzó los Países Bajos e Inglaterra. Es fama que se jugaban en Amberes y no es de extrañar dada la pasión por el juego y la especulación desarrollada al amparo de la Bolsa. Grandes maestros como Synder, Fitt, Kondar, etc. nos han dejado lienzos importantes. En Inglaterra tuvieron gran auge hasta su prohibición bajo el Protectorado de Olivero Cromwell. Pero luego recobraron todo su esplendor. A Hoggart le sirvieron de pretexto y aún se conserva en Saint Aller una taberna donde se corrieron gallos.

A Indias, emigraron desde Canarias, donde se adaptaron a la perfección desde muy temprano. Durante la travesía se jugaban en las

cubiertas de las naves de las flotas para reducir el hastío de la navegación, desde el XVI como ha probado Fernández Duro.

De las Antillas, donde prendieron con enorme fuerza, se extienden como mancha de aceite por la Nueva España, el Istmo y Sudamérica, para llegar a Filipinas, donde tuvieron extraordinaria acogida, sin que fuera menor la de las 13 colonias inglesas en América del Norte y después los Estados Unidos. Recuerden el negro con su gallo de la serie *Raíces*. En todos sitios han permanecido con fuerza. Valgan tres testimonios literarios: *El coronel no tiene quien le escriba* de García Márquez, *Don Segundo Sombra* de Ricardo Güiraldes, o la deliciosa escena del reñidero que nos describe el inefable Juan Ramón Jiménez en *Platero y yo*. Por traer a cuento unos pocos ejemplos, entre muchos existentes.

* * *

Pero si queremos entender lo que representó el juego de gallos durante el Antiguo Régimen, tanto en América como en el Viejo Mundo, tenemos, como paso previo, que despejar la siguiente incógnita: *¿encerraron un problema social?*

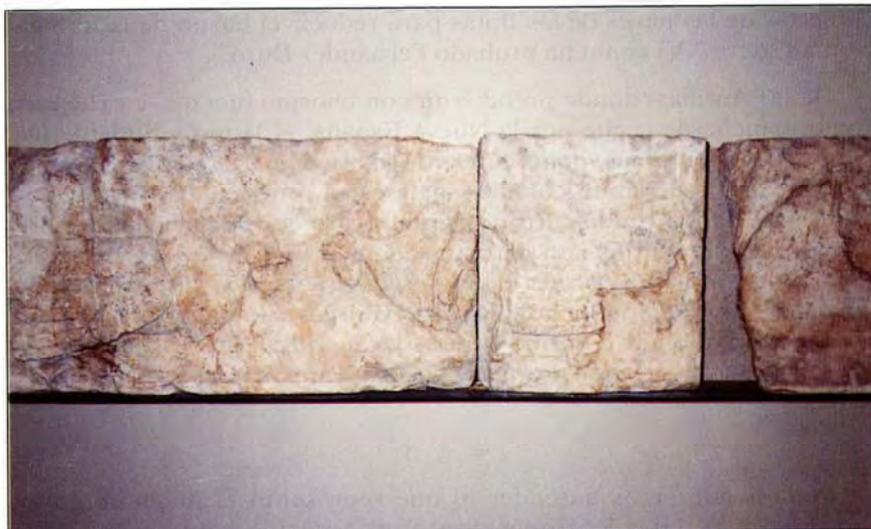
En todas las latitudes al espectáculo se añadía —y añade hoy— un atractivo más: la apuesta a favor de uno de los contendientes en la lucha a muerte que los enfrenta.

El margen de inseguridad en la victoria, las ocasionales manipulaciones y el exceso en las apuestas son las tachas que apuntan los moralistas contra su licitud. Y entre ellos los obispos y arzobispos de Nueva España que en la segunda mitad del siglo XVII ponen en tela de juicio la licitud ante la Corte y el Consejo de Indias, llegando a ofrecer pagar de su bolsillo las cantidades que recibía la Real Hacienda.

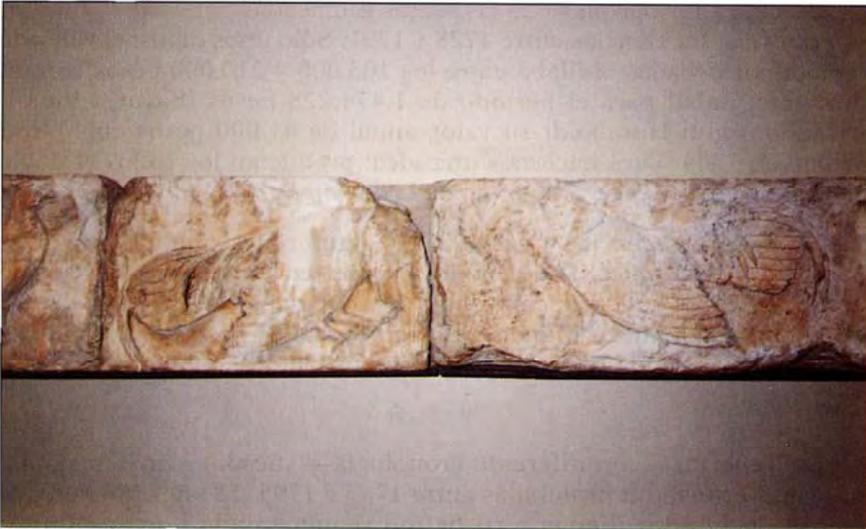
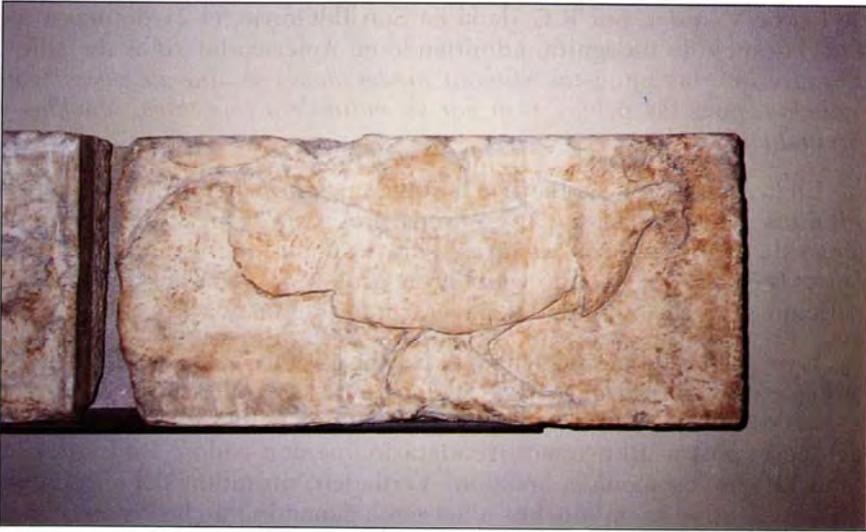
Pero ya en el XVIII la duda no va por este camino; pues a la ilicitud del azar y la manipulación, añaden una motivación social: una afición desmesurada acarrearía el abandono de las obligaciones laborales y domésticas y lo que para los Ilustrados era peor: conducía inexorablemente al más grave de los pecados, *al ocio*. Tacha social tan perjudicial a la sociedad como a los intereses del Estado y poder del Monarca.

* * *

María Jesús Saravia lo ha estudiado en su sugestivo libro *El juego de Gallos en Nueva España*. El planteamiento de la licitud produjo una amplia polémica que cruzó en parte del reinado de Carlos II e inicios



Diferentes aspectos de una riña o pelea de gallos. Bajo relieve en piedra natural procedente de un templo griego (Aprox. siglo V a. de C.) que se conserva en el Museo Británico de Londres.



(Fotografías obtenidas por Gabriel Cardona Wood en la mañana del jueves 18 de noviembre de 1993).

de Felipe V, quien por R.C. dada en San Ildefonso, el 21 de marzo de 1721, despejó la incógnita, admitiendo en América las riñas de gallos, siempre que las apuestas «*fuera moderadas*», se «*juegue poco y sin malicia*», pues las peleas «*son por su naturaleza inocentes, sencillas y sin malicia*».

En la disposición se justifica la intervención real en beneficio de sus súbditos y su seguridad, con el fin de preservar al juego de la nota de juego de azar. En otras palabras, para evitar lo que venía sucediendo entre 1668 y 1723 en que estuvieron prohibidos en Nueva España a petición de la casi totalidad de la jerarquía eclesiástica.

Y de paso que se autorizaba, el Rey aprovecha parte de las transacciones como *renta estancada* de la Hacienda. Las galleras o reñideros se arrendarían junto con los *naipes* mediante concurso y remate a favor del mejor postor. El primer arrendatario, fue don Isidoro Rodríguez La Madrid, ¿no les suena el apellido? Verdadero promotor del expediente de licitud y que hacía muchos años venía ganando mucho dinero con la práctica subrepticia del espectáculo.

Gracias a formar parte de las rentas estancadas conocemos bien su trayectoria e incidencias entre 1728 y 1791. Sólo unos datos: el valor de remate por décadas oscilaba entre los 105.000 y 210.000 pesos con un producto global para el período de 1.474.228 pesos (Savaria Viejo), pasando según Humboldt su valor anual de 41.000 pesos en 1746 a 45.000 en 1803. Para hacernos una idea: producían los gallos el doble del estanco de la *nieve* y un tercio de la de *naipes*.

Todo Centroamérica y las Antillas siguieron el modelo novohispano, y ya en el siglo XIX, como en España, en Cuba y Puerto Rico, el producto de los gallos se concedía a instituciones benéficas. Podemos decir que en el Nuevo Mundo, el juego de gallos pasó de la ilicitud a renta de la Hacienda real. ¡Más legal, imposible!

* * *

En Tenerife —con diferente cronología— sucedió algo semejante. Las riñas estuvieron prohibidas entre 1787 y 1795, 18 años. Año en que fueron declaradas ilícitas y su licitud reglamentada por una Carta-Orden de Carlos IV.

De todas formas es necesaria una matización derivada del escalonamiento cronológico. Mientras que en Nueva España el origen estuvo en la presión de la jerarquía eclesiástica, con apoyo de las civiles. En

Canarias la responsabilidad exclusiva fue civil. Es la diferencia entre un mundo Barroco abigarrado, sacralizado, en el que priman principios salutíferos, y el Despotismo del a Ilustración, cuando la autoridad intenta transformar al pueblo, a la clase productora, en súbditos útiles al Estado y a la propia comunidad mediante una política de *Educación popular*, título significativo de la obra más caracterizada del fiscal Campomanes.

Para consolidar el progreso se tiene que evitar la ociosidad, madre de todos los vicios que conducen a una vida parasitaria. Para garantizar un comportamiento social sano, la autoridad se encuentra obligada a perseguir y castigar a los ociosos, lo que legitima una política de hostigamiento a los grupos sociales marginados y marginales. Es ahora cuando los juegos de *suerte* y *azar* son denominados *prohibidos*. Carlos III vivifica y actualiza la Ley 14, tit. 7, libr. octavo de la Recopilación mediante las Rs. Pragmáticas de 6 de octubre de 1771 y 8 de abril de 1781, sobre todo tipo de juegos de fortuna.

* * *

Al recibirse la segunda de éstas en Tenerife, el Corregidor de La Laguna, Guazo Gutiérrez, ante la denuncia interesada por parte del Alcalde de Santa Cruz Juan Bautista Decouber, va a considerar las riñas de gallos como incursas entre los juegos *prohibidos* y *de azar*, por lo que ordena su prohibición, dando cuenta de la misma el 23 de diciembre de 1785 a los dueños de las casas donde se jugaban: Don Bartolomé González de Mesa, Alguacil Mayor del Santo Oficio, y doña Ana Rodríguez, en La Laguna; así como a Bartolomé de Sosa y Domingo Asensio Carlo en Santa Cruz de Tenerife.

No cabe la menor duda que los gallos no venían específicamente mencionados entre los prohibidos y que nuestro corregidor, mal aconsejado, no sólo por el alcalde, tardó cinco meses en pronunciarse.

La reacción de los laguneros no se hizo esperar. Todo el pueblo, con lo más granado mostraron una enorme actividad durante ocho años. Al frente de los *agraviados* —pues así se consideraron— estuvo José Monteverde, castellano de San Cristóbal. No voy ahora a seguir con detenimiento el largo camino de este proceso, pues ya lo hice por extenso, pero recurrieron en alzada ante el propio Corregidor, la Audiencia, que contempló con simpatía el debate —salvo su fiscal, al que un documento calificó de *pininsular*— y finalmente ante el Consejo de Castilla, que eleva consulta favorable a Carlos IV, quién el 18 de

mayo de 1795 firma su Carta-Orden. Para el Consejo, los gallos gozan «*de la ventaja de ser lícitos, honestos e inocentes y logra también por ahora distraer a aquellos habitantes de otros pasatiempos viciosos y perjudiciales a sus personas y familias*».

En efecto, en Canarias no había casi otra diversión, como no fuera la lucha, el palo y las peleas de bardinos y carneros o las carreras de caballo a pelo.

El largo pleito y sus vicisitudes me han permitido reconstruir como discurrían las peleas en Canarias y compararlas con las de Indias, a donde indefectiblemente pasaron de estas islas.

* * *

En Canarias como en América el gusto por los gallos procede del siglo XVI, pero fue en el XVII cuando se extienden, a causa del papel preeminente que juega el campo, después de una etapa de vida guerrera. Es cuando los juegos y deportes populares adquirieron carta de naturaleza, frente a los deportes caballeros que predominaron en el quinientos, como afirma Céspedes del Castillo. A mediados del s. XVI los gallos rebasan el carácter de juego privado, para adquirir su carácter de público, como asevera Saravia Viejo para Nueva España y se deriva de las declaraciones de testigos y peritos en el pleito lagunero, «*lo que es público, cierto y notorio*», pues desde mucho antes de iniciarse la centuria, La Laguna «*está en posesión del juego de gallos*». También de otros documentos, se desprende que estaban extendidos por otros lugares e islas, llegando a convertirse en el entretenimiento por antonomasia del insular.

Pero vayamos por partes: primero La Laguna, como espécimen del Archipiélago, y, luego, Nueva España, en representación de las Indias.

* * *

Los gallos era un espectáculo popular, que presenciaban desde los estratos inferiores a los privilegiados. Al igual que en otros parajes, las riñas poseen unas connotaciones de estirpe aristocrática. Aquí, los hacendados las fomentan y prestan los patios canarios de sus mansiones como reñideros. Es clave la participación del grupo hegemónico, porque las personas nobles preservaban el método y al ser sujetos de honor y distinción se responsabilizaban del buen orden en el transcurso de las mismas, dando un tono de mesura, incluso a los perdedo-

res. Asistían y jugaban, clérigos y sacerdotes, los de media esfera y los del último grado del estado llano, o sea, toda la sociedad.

Asistían entre 300 y 400 espectadores, pudiendo oscilar entre 200 y 500, he calculado que el público podría representar entre un 15 y un 30% de la población masculina, mayor de 16 años, tanto en La Laguna como en Santa Cruz de Tenerife.

Pero hay más, cuando el canario sale fuera anima los reñideros. En la Villa y Corte los organizaron don Francisco Machado, consejero de Indias, y el famoso catedrático y canónigo don Agustín Madán, o don Francisco Sánchez y Muñoz en Cádiz. Curioso, el virrey don Bernardo Gálvez, que estuvo en Canarias reclutando soldados, apostaba en México, siempre junto con el bando de los canarios, como confesó reiteradamente. Los gallos eran el único espectáculo popular de las islas. En La Laguna, en la calle del Pino estaba la única casa de *truco* y billar. «Porque en esta capital —nos dice el escribano Vinatea— la tarde del día feriado, que no es función de iglesia, no se encuentra, como es notorio, diversión para el común de la gente». Aclara el papel de espectáculo de los servicios religiosos y el peligro de que el ocio fuera empleado por los laguneros en tareas *non sanctas*.

El orden solía estar garantizado por la presencia de alguna autoridad: el alguacil mayor o su teniente. Pero a veces de jerarquía superior. Como fue el caso del corregidor Fernando Ramírez que, llevado de su afición, convirtió el patio de su domicilio en reñidero, o la asiduidad del oidor Rojas Teruel durante su larga misión en Tenerife. Como es lógico, no existe rastro de la menor alteración del orden público a lo largo de la centuria. En Santa Cruz, con menos tradición gallística, no asistía autoridad alguna y parece menudearon los incidentes.

Naturalmente, parte del público no jugaba, eran meros espectadores contemplativos. No se permitió jugar a los pobres, y algún sector social padeció discriminación, como los criados y sirvientes de casas acaudaladas que lo tenían prohibido. Tampoco lo podían hacer los hijos de familia —muchos asistían en compañía de sus padres—. Sólo y como escuela se les permitía apostar *un fisca*, o —como dice otro testigo— «*se les admitía una monedilla en una u otra pelea*».

La crianza de los pollos y el cuidado de los gallos, de una parte, y la ausencia de los hacendados, motivada por la recolección, reducen la

temporada de gallos a los meses de enero a junio. La biología de las aves y las obligaciones agrarias obligaban a interrumpir la continuidad. También las lluvias laguneras imponían interrupciones durante la temporada. Pero era tanta la afición, que las riñas se continuaban —después de junio— en la placetilla ante la ermita de San Sebastián, o «en el sitio o gallera que se hizo en la casa del Truco, en la calle que llaman del Pino».

Se corrían gallos en casa de los coroneles, don Jacinto de Mesa y don Simón de Herrera, en la del sargento mayor don Luis San Martín, en las de los capitanes Cristóbal Vandama y Francisco de Fonseca, o en la del teniente Montañez, incluso en las del corregidor Ramírez. Desde 1785 la principal estuvo ubicada en el patio de la fábrica nueva de las casas de don Amaro González de Mesa, que vino a sustituir a las del Alguacil de la Inquisición don Bartolomé González de Mesa. Durante los años de la prohibición en la dehesa de San Juan.

En Santa Cruz, desde 1785, se juegan en una casa de amplios patios, situada en la calle del Pilar, «cuasi frente a la iglesia». Aquí, los organizadores alquilaban el patio a los dueños. No se celebraban sino los domingos o festivos, para evitar que artesanos y labradores abandonaran sus obligaciones.

También se celebraron en La Orotava, Puerto de la Cruz y Garachico. Y en todos los lugares en las fiestas patronales. Recuérdese las que nos narra en Güimar, por San Pedro de 1823, Sabino Berthelot.

La belleza y fuerza de las peleas se incitaban con la pasión de las apuestas. Pero no se cruzaban entre individuos, como ahora, sino agrupados en dos bandos. Uno formado por los poderosos y algún desfavorecido. El otro por labradores, artesanos y jornaleros, encabezados por la fortuna más potente de la ciudad. Ambos grupos, diputaban su representación en alguien de gran prestigio. Los *diputados* seleccionaban dos gallos parejos en peso, edad e historial. Ellos mismos actuaban como *soldadores*.

La cantidad a jugar en cada riña oscilaba en función de variadas circunstancias. En La Laguna iban de 4 a 15 ó 20 pesos. Alguna vez alcanzaban los 40. En Santa Cruz se jugaba más fuerte, alcanzándose los 60, cantidad considerada abusiva en las Reales Pragmáticas. El monto global se dividía en *piezas* de 3 ó 4 reales de plata, a su vez subdivisibles en porciones que permitieran jugar a todos los espectadores, en función de su capacidad económica y de su apasionamiento.

Ordinariamente se soltaban las aves armadas de *navajas*, sujetas al espolón, previamente manipulado. El encargado de colocar los aceros era el *armador*. «Tenía que ser muy habilidoso —nos dice Agustín de Foxá—, ya que la cuchilla es desproporcionada al tamaño de los gallos: con la cuerda parecía que vendaban una pata del animal, amarrando derecha y verticalmente, para producir una herida más honda». «El papel de los amarradores no debía, ni podía ser controvertido, ni puesto en tela de juicio. Se necesitaba fuera persona moderada y serena, que mantuviera estricta neutralidad en su tarea y desposeído de la veleidad del juego».

Muy de tarde en tarde tenía lugar una *a pico*. Esto es con su pico y espolones naturales, aunque afilados. Esta especialidad acarrea una asistencia masiva. Casarla *a pico* o *a navaja* dependía fundamentalmente «de la calidad y circunstancias de los gallos», nos dice Vinatea. En el bienio 1785-86 sólo se celebraron dos de aquella especialidad. Eran de mucha mayor belleza, como reconocen los testigos: «no he gozado una *a pico* en más de dos años» o «hace memoria de haber gozado una *a pico*». El gran número de espectadores de Santa Cruz, el Puerto, La Orotava, etc., junto con la animación, despertaba el apasionamiento. En una de las dos citadas, se rebasaron los 60 pesos, pero resulta que fue declarada tablas.

* * *

En Nueva España, la mayor concentración urbana de sus ciudades y la incorporación del producto de las riñas de gallos a las rentas reales en el siglo XVIII, devinieron en una organización muy alejada del modelo originario, el descrito para Canarias. Sólo haremos hincapié en los rasgos diferenciales.

En la ciudad de México desde comienzos de la centuria abundaron locales donde peleaban gallos. Incluso en el período de su prohibición, 1711-1721, tuvieron fama las casas situadas en la calle Mesones y la del barrio del Hornillo, alquiladas en 5 y 6.000 pesos anuales. Otras en el barrio de San Sebastián: callejón del Rastro, Plaza de Sta. Catarina Mártir, San Jerónimo y San Pablo. Además, en casas de juegos de naipes, peleaban gallos. Las pérdidas en éstos, reducía el consumo de barajas, teniendo alguna que cerrar.

A partir de 1721, el nuevo asentista Rodríguez La Madrid reforma la casa de la calle Mesones y abre hasta otras 12 por la ciudad. Cuando la R.C. de 1727 legalice el juego es cuando se levanta la primera gallera,

el primer local diseñado para este juego. En la actual calle de Honduras, junto a la parroquia de Sta. Catarina, el médico francés Vicente Revequez levantó una plaza circular, de dos plantas, con bancos, galerías y palcos en círculo, alrededor de un amplio palenque, cubierto por un techo cónico coronado por un gallo de madera.

En 1740 se levantó otra en el callejón de los Gatos (calle Mesones, esquina la calle Cochero) que mantuvo un alto prestigio durante 40 años. En 1798 se alzó otra hermosísima por cuenta de la R. Hacienda.

Por tanto, en contraste con Canarias, aquí celebrábanse en locales contruidos *ad hoc*, que podían producir unos 6.000 pesos de renta al año. Era consecuencia del mayor gentío que acudía a los reñideros en la América hispana. Sabemos que en el de la calle Mesones llegaron a contabilizarse en una jornada, de mañana y tarde, más de 2.000 asistentes. Mientras el acceso a los patios en Canarias era gratuito, en Nueva España cada persona pagaba medio real por la entrada, medio real por el asiento en banco, y un real si era palco. Cada dueño de gallo pagaba otro por lidiarlos.

Esta diferencia en el volumen, implicaba que amén de cuidadores de gallos, adiestradores, amarradores y soltadores —éstos en Canarias *diputados*— como hombres necesarios a ambas orillas del Océano, en Méjico existían los cobradores de puerta, asientos, los de aseo de la plaza, despejadores, el *griten* —que anunciaba peleas y condiciones de los lidiadores, así como la cotización de las apuestas —los *encomendados*, depositarios del importe de las mismas—, el administrador y el juez sentenciador.

Finalmente, en Indias las peleas podían jugarse: *Careadas* (gallos de igual peso y destapados) y *tapadas* (entre gallos libres y tapados hasta el careo, frente a Canarias donde podían ser a *navaja* y a *pico*, *sueltas* y *casadas*.

* * *

Pero las riñas no se reducían a la capital. Famosas fueron en el XVII las de Puebla de los Angeles, Hidalgo y Michoacán, y en el XIX las de San Agustín de las Cuevas, estación de placer, cercana a la capital de la nación. Pero las riñas se extendieron por todo el Imperio hispánico. Mientras en Manila y otras ciudades de las Filipinas estaban *estancadas*, como sucedió con las *lidias* de gallos en Cuba; en Panamá los beneficios ayudaban a sostener a las monjas del monasterio de la

Purísima Concepción, en Guatemala y Puerto Rico los beneficios iban destinados a fines benéficos.

* * *

Si tenemos en cuenta que esto era el casi exclusivo medio de solaz, tanto en las urbes como en los campos, entenderemos el profundo enraizamiento que el juego de gallos adquirió en la conciencia del pueblo, hasta constituirse en connotación de su identidad.

Espectáculo, juego, que no mina las buenas costumbres ni amenaza el bienestar familiar —aunque no sería difícil traer alguna excepción a cuento—, que a la vez, por su enorme vitalidad, rapidez, colorido, belleza plástica, instantaneidad, obligatoriamente deslumbra, al espíritu del espectador, al margen del interés y la apuesta.

He procurado describir el espectáculo como era, como se celebraba, cuándo y dónde, etc., así como las variaciones en Nueva España o en otros paisajes de las tierras americanas. A pesar de las peculiaridades, derivadas de la dimensión del espectáculo, de las particularidades geográficas o de personalidad de los grupos; es del mayor interés subrayar una profunda realidad etnográfica. Los gallos, como la lengua, la religión, el arte y otras manifestaciones culturales, fueron rasgos comunes que unieron e identificaron la unidad hispánica a un lado y otro del océano Atlántico. Y las Canarias, como centro neurálgico, también en éste, como en otros trasvases que en ambos sentidos se vinieron produciendo.

Finalmente, encuentro necesario destacar la función social del juego. El patio o la gallera es crisol de todos los grupos sociales, que conviven en cada jornada. El trato y contacto, la identificación en el gusto, afición y pasión, forzosamente habían de actuar como refuerzo de los lazos de solidaridad y alivio en las tensiones entre hombres pertenecientes a diferentes estamentos, con intereses contrapuestos, como nos enseña la historia.

III

ESTANCIA DE CRISTÓBAL COLÓN
EN EL REAL DE LAS PALMAS
EN AGOSTO-SEPTIEMBRE DE 1492

POR:
FRANCISCO CABALLERO MUJICA

El doce del presente mes de octubre, tuve la fortuna de visitar, en el puerto de Huelva, la carabela «Santa María». Junto a ella, a popa y proa, respectivamente, estaban ancladas la «Pinta» y la «Niña». Tuve, entonces, en mi interior, dos sentimientos contrapuestos: la pequeñez e insignificancia de las naves y la grandeza de la empresa americana con sus consecuencias universales.

No sospeché en aquel momento, que debiera intervenir en este día y en este lugar, con sus tripulaciones, en la santa misa que celebramos, centro y culmen de la vida cristiana y si, me lo permitís, de la propia vida española de todos los tiempos. Y es que la fe en Jesucristo informa nuestra Historia, con las luces y sombras propias de nuestra raza.

Con una misa, en el Puerto de las Isletas, el 24 de junio de 1478, comenzó la conquista de esta isla. En esa precisa fecha, en este mismo lugar, se estableció el Real, embrión de la Muy Leal y Muy Noble Ciudad de Las Palmas de Gran Canaria.

En este mismo espacio que hoy ocupamos, ya habían edificado los expedicionarios castellanos la primera ermita dedicada a San Antón, catedral provisional «de señora Santa Ana», después del 20 de mayo de 1483. Aquel primitivo templo, testigo de grandes acontecimientos de nuestra historia canaria, fue reconstruida en el siglo XVIII, la ermita que nos cobija.

En este recinto y en la plaza inmediata, fueron sepultados misioneros y capitanes, soldados y clérigos, hoy testigos mudos, como entonces, del paso por esta ciudad del Gran Almirante de la Mar Océana, en sus viajes a lo desconocido, primero, y al continente nuevo, después.

Y «*en esta santo lugar oró Colón*», proclama la lápida en la fachada de esta humilde ermita, colocada con motivo del IV Centenario del

Descubrimiento de América. Con otros actos singulares celebró, además, nuestra el 12 de octubre de 1492: El monumento al Almirante en la alameda que lleva desde entonces su nombre, con otros actos religiosos, literarios y musicales. Junto con Madrid y Huelva, Las Palmas de Gran Canaria formó la tripleta de capitales españolas que celebraron aquel acontecimiento.

Y todo ello fue posible porque Cristóbal Colón en agosto-septiembre de 1492, estuvo en la entonces Villa del Real de Las Palmas. Las pruebas históricas de su estancia son terminantes. En efecto:

El «lunes, seis de agosto de 1492, saltó o desencasose el governario a la carabela Pinta, donde iba Martín Alonso Pinzón... Viéndose al Almirante en gran turbación por no poder ayudar a la dicha carabela sin su peligro».

Pudo componerlo la tripulación, pues el martes, siete de agosto,

«Tornose a saltar el governalle a la Pinta, y adobáronlo y anduvieron en demanda de la isla de Lanzarote, ques una de las yslands de Canaria, y anduvieron entre día y noche XXV leguas».

Miércoles, 8 de agosto: Ovo entre los pilotos de las tres caravelas opiniones diversas dónde estavan, y el Almirante salió verdadero; y quisiera yr a Gran Canaria por dexar la caravela Pinta, porque iba mal acondicionada del governario, y hazía agua, y quisiera tomar allí otra si la hallara; no pudiendo tomarla aquel día».

El jueves, nueve de agosto, al alba, están las tres naves a la vista de Gran Canaria, al este de sus costas,

«mas por el viento contrario, y por la calma, no le fue posible, ni en aquel día, ni en los siguientes, tomar tierra en Gran Canaria, a la que estaban entonces muy próximos; por lo que el Almirante dejó a Pinzón, a fin de que, saliendo a tierra pronto, procurase haber otro navío, y él, para el mismo efecto, corrió a la isla de la Gomera, juntamente con la Niña, para que, si en una de aquellas islas no hallase ocasión de navío, buscarlo en la otra».

Parece evidente que, en tales circunstancias, Colón no desembarcara en Gran Canaria. En la tarde del domingo, doce de agosto, arribó a la Gomera, pero no tomó tierra de inmediato. Supo a bordo de la

«Santa María» que no había en la isla navío disponible, informándole, además, que «*de una hora a otra*», llegaría procedente de Gran Canaria la señora de la isla, la célebre Beatriz de Bobadilla. Aquello «*de una hora a otra*», se convirtió en doce días de estancia sin que la dama apareciera. Impaciente, y sin noticias de Alonso Martín Pinzón, retorna Colón con la «Santa María» y la «Niña» al Real de Las Palmas.

Diez días, entre el veinticuatro de agosto y dos de septiembre, permaneció Colón y la totalidad de la tripulación de las tres carabelas en nuestra ciudad. En la rada de San Telmo, quizá, la más cercana al Real, tuvo arreglo la «Pinta» y se dotó a la «Niña» de vela «*redonda, porque era latina*», la que tenía. El dos de septiembre, zarpan para la Gomera, y de su había capitalina, el seis del mismo mes, enfilan las rutas desconocidas del *mare tenebrosum*. Por fin, el 12 de octubre, viernes, se produce el descubrimiento de América, amanecer de una nueva edad histórica.

Lástima que las actas de nuestro Cabildo Catedral y del Concejo de Gran Canaria de aquellos años previos y posteriores al Descubrimiento de América, se hayan perdido. Sin duda, encontraríamos en ellas noticias de Colón y de sus expedicionarios. Nuestra imaginación pudiera suplir parcamente, como en aquellas actas solía hacerse, los actos religiosos y las colaboraciones prestadas, propias de la magnitud de la empresa, pues algo más que un gobernalle y una vela redonda necesitarían aquellos marinos.

La estancia de Colón y de las naves onubenses en nuestra isla, fue un eslabón preciso y necesario que se enlazó muy pronto en los quehaceres americanos procedentes de España y que de América volvían. Otros descubridores y otros expedicionarios, acudirían a Gran Canaria, en fechas diversas, para completar singladuras y horizontes hasta casi completar la geografía universal.

Y esa legítima gloria de España, se intenta hoy vilipendiar. Los renovados filibusteros de la mentira y sembradores del odio, tratan de confundir y engañar, por todos los medios que ofrecen los poderosos resortes de comunicación actuales, a ingenuos e ignorantes, y cuando parecen cultos y científicos, sólo se les brinda la visión sesgada de la verdad histórica, partidista e ideologizada. Son los clásicos peritos de la confusión y del error por sistema.

¿Cuál es la última razón de esos criterios y de esas campañas? No pueden escapar a un análisis sereno y objetivo, cuyo resultado será siempre el

odio ancestral y visceral de los exponentes de verdades a medias y de la calumnia en su totalidad. En el caldo de cultivo de sus rencores, está una realidad para todos ellos inaceptable: A España jamás se le perdonará que haya descubierto y evangelizado todo el conjunto de las naciones hispanoamericanas. Este, según ellos, fue el gran pecado de España.

Así se explica la agresiva contestación que, en ambas orillas del Atlántico, está recibiendo la conmemoración del V Centenario del Descubrimiento y Evangelización de América. A ello está contribuyendo la vergonzante siembra de sucedáneos que tratan de encubrir la real significación de aquella empresa colosal, con sus luces y con sus sombras, ya que no fueron ángeles los realizadores del descubrimiento, evangelización e inculturación de tantos pueblos y naciones.

Se acusa a España de genocidio, de destruir la cultura de los pueblos americanos. Sólo la malicia y rencores insatisfechos, pueden sostener tales calumnias. Si para cierta cultura contemporánea a la española de entonces el indígena muerto era el más útil, no fue así para España, muy a pesar de los atropellos contrastables. Basta contemplar hoy los indígenas americanos, de la más pura raza, que pueden contemplarse en todas las naciones hispanoamericanas. Ellos son los mejores testigos de la realidad contraria a tales afirmaciones.

Y respecto a la cultura nativa americana, es hartamente sabido el axioma indiscutido, común a todas las regiones del mundo, que puestas sus culturas con otra de nivel superior, se empobrecen, aunque pudieran permanecer valores comunes. Negar esta verdad en América, podría inclinarnos a aceptar en la actualidad fenómenos como el canibalismo, los sacrificios humanos y otros abusos como exponentes relevantes de una «cultura» indigna del ser humano.

Otras muchas actitudes apasionadas y partidistas, pudiéramos exponer. Pero, antes de terminar, permítasenos dos ideas que bien pudieran servir de aviso a navegantes de tierra adentro.

Observemos que los detractores de la empresa española en América tienen, en sus moradas, tejados de frágil cristal. Cualquier piedrecita les dejará a la intemperie. No se puede calumniar cuando el genocidio sistemático americano lo realizaron sus progenitores en inmensas regiones de aquel continente, donde el indio está hoy reducido a la mínima expresión numérica.

Que en los territorios que forman las actuales naciones hispanoamericanas, merced a la Iglesia y a la corona española, se propagó la

cultura castellana y europea, con la creación de las doctrinas y universidades, la introducción de la imprenta y la protección de las lenguas indígenas, con el establecimiento de hospitales otros centros asistenciales, etc., etc. No obstante, hubo logreros, abusadores, criminales. No faltaron correcciones severas, y la admirable legislación contenida en las Leyes de Indias, es fehaciente testimonio de ello.

España no tiene por qué avergonzarse de su empresa americana. Ni los españoles de hoy, tampoco. Simplemente aceptamos aquella Historia como realmente fue, y la asumimos en su totalidad, con todas sus luces y con todas sus sombras.

Nos viene a la memoria, unos versos del extremeño Gabriel y Galán, que bien pudieran resumir tantos episodios ejecutados por hombres, que no ángeles, en las tierras americanas. Dicen así:

«De luz y de sombras, soy,
y quiero dejar de mí en post
robusta y santa semilla,
de esto que tengo de arcilla,
de esto que tengo de Dios».

Quiero desear a la tripulación de las carabelas colombinas que nos acompañan, la más feliz de sus singladuras atlánticas en su viaje a América; la bendición del Señor y el amparo de la Virgen de los Milagros, patrona de Palos de la Frontera, donde otrora rezara Colón y expedicionarios onubenses antes de zarpar hacia lo desconocido.

Las Palmas de Gran Canaria, domingo, 27 de octubre de 1991.

IV

LAS CANARIAS Y LA PRIMERA TRAVESÍA DEL VIAJE DEL DESCUBRIMIENTO

POR:
CRISTÓBAL COLÓN DE CARVAJAL
Y GOROSÁBEL
DUQUE DE VERAGUA

Antecedentes

Cuando daba comienzo el mes de agosto del ya lejano año de 1492 la pequeña flotilla colombina, compuesta por la nao «Santa María» y las carabelas «Pinta» y «Niña», ultimaba sus preparativos para la partida.

El proyecto había pasado por innumerables dificultades y Cristóbal Colón había tenido que escuchar por doquier juicios y comentarios adversos a su original idea de alcanzar las costas de Asia navegando hacia el Oeste, surcando el océano.

En las postrimerías del siglo XV, el mundo conocido para el hombre europeo se reducía a su propio territorio continental, a las regiones de Asia, de las que tenía conocimiento a través de las narraciones de viajeros como Juan de Mandeville o Marco Polo, y de Africa o Libia. La fantasía y la leyenda cubrían los huecos por las lagunas del saber medieval y tejían un mundo de sombras monstruosas que alcanzaba incluso a las mentes más privilegiadas.

Hacia ya bastantes años que Portugal, al hallarse libre todo su territorio del poder musulmán, había dedicado su energía a la navegación africana. Aunque con retraso, las naves andaluzas también se habían lanzado a las navegaciones atlánticas. Surgido el conflicto de intereses, ambas naciones recurrieron al arbitraje del Papa Nicolás V quien, por la Bula Romanus Pontifex de 1555, concedió a los portugueses las islas, puertos, costas y mares a descubrir más allá del cabo Bojador en la costa africana. Pero Castilla no quedó satisfecha y aprovechó la guerra por la sucesión al reino castellano para volver a plantear el reparto de los archipiélagos atlánticos y de las tierras ya exploradas de la costa africana.

Los Reyes Católicos, desde el comienzo de su reinado en 1474, concedieron a sus súbditos licencia para navegar a Guinea. El consiguiente conflicto surgido con Portugal dio lugar a que fuesen apresados barcos por ambas partes y el viaje africano se convirtió en un peligro tal que los castellanos llegaron a organizar armadas en toda regla como medida de protección de las carabelas propias.

Pero al terminar la guerra, Portugal y Castilla firmaron la paz en Alcaçovas el 4 de septiembre de 1474, que sería ratificada en Toledo un año después. En el tratado figuraron aspectos políticos sobre la sucesión a la Corona de Castilla, a la vez que se creó la base de una paz duradera en el Atlántico. Se acordó que correspondiese a Portugal la posesión de las islas Maderas, Azores y Cabo Verde y se le reservaba en exclusiva el dominio de Guinea y de otras tierras e islas que se encontraran navegando desde «Canarias para abajo». A Castilla se le reconoció la posesión de las Canarias y «todas las otras islas de Canarias ganadas o por ganar».

Estos hechos históricos, previos al Descubrimiento de América, son trascendentales tanto para conocer aspectos de elección de la primera derrota atlántica por Cristóbal Colón como para entender la controversia surgida entre Castilla y Portugal cuando ambos reinos tuvieron conocimiento del descubrimiento colombino de unas islas allende la mar y que no estaban comprendidas en el reparto de Alcaçovas-Toledo.

La partida¹

En la madrugada del día 3 de agosto, en el puerto fluvial de Palos de la Frontera se registraba un movimiento mucho más numeroso del habitual. Todos los marinos debían embarcar al amanecer. Cristóbal Colón y los hermanos Pinzón se trasladaron en barcas, desde la orilla hasta la nao y las carabelas que suavemente se mecían en las aguas, mitad dulces, mitad saladas del fondeadero.

El navegante, al despedirse con todo el cariño paterno de su hijo Diego, que hasta ese último momento le había acompañado, lo dejó bajo la custodia de un vecino llamado Juan Rodríguez Cabezudo y del clérigo Martín Sánchez, quienes asumieron el compromiso de llevarlo a Córdoba donde quedaría al cuidado de Beatriz Enríquez de Arana.

El Almirante mandó levar anclas y estas zarparon, poniéndose los barcos en movimiento arrastrados por la suave corriente producida por la marea vaciante. A eso de las ocho horas cruzaban la barra de Saltés, en la conjunta desembocadura de los ríos Tinto y Odiel, iniciándose la travesía.

Atrás quedaban todos los sufrimiento, sinsabores y burlas acumulados a lo largo de los siete años de espera en Castilla a los que debían sumarse su previa estancia y fracaso en Portugal. Se amontonaban en su memoria los recuerdos de la Corte, los de Luís Santangel y de todos los amigos que le habían ayudado, los de los frailes de La Rábida que tantas veces le sirvieron de consuelo y a quienes recurrió con éxito cuando se había encontrado con problemas que parecían irresolubles; los de su inseparable hermano Bartolomé que entonces se hallaba en Inglaterra o tal vez en Francia cumpliendo con el encargo de exponer allí su plan si faltaba el apoyo de los monarcas españoles. Muchas imágenes más flotaban en su mente como la «Santa María» lo hacía en aquellas tranquilas aguas del Atlántico andaluz.

El primer destino de la pequeña flotilla sería las Canarias. Constituía una escala obligada porque las islas se hallaban situadas en la derrota de los vientos alisios que habían de empujarles a lo largo del Océano. En ellas podrían completar su provisión de leña para los fogones, el relleno de los barriles de agua dulce para consumo de las dotaciones y adquirir quesos, carne, animales y vegetales frescos con los que alimentarse en la travesía, que se esperaba larga, hasta que alcanzasen la China de que hablaba Marco Polo.

La travesía y averías de la Pinta

El relato colombino no añade nada más para explicarnos cual fue el camino que tomó para el archipiélago. Hemos de recurrir a Baltasar Vellerino de Villalobos quien nos describe la derrota hasta las Canarias partiendo de Sanlúcar de Barrameda, lugar no muy alejado geográficamente de la desembocadura del Tinto y el Odiel. Por Vellerino sabemos que la travesía se iniciaba navegando al Sureste cuarta del Sur hasta quedar a la altura del cabo de Cantín, en la actual costa marroquí y desde allí se arrumbaba a la punta de Naga, en la isla de Tenerife².

Por lo anterior deducimos que el Almirante navegó hasta las proximidades del cabo de Cantín. Allí cambió el rumbo y navegó en demanda de la isla de Lanzarote.

De los primeros días de navegación nada sabemos a excepción de que los buques navegaban a buena marcha con vientos largos de la aleta a la popa correspondientes a los vientos alisios del Noreste que soplan en esa época del año.

El lunes 6 de agosto a la «Pinta» le saltaron los hierros de refuerzo de la pala del timón. Tuvieron que arriar las velas y la «Santa María» que venía por la popa de las carabelas, les dio alcance. El Almirante preguntó a voces por la importancia de la avería pero no pudo ayudarles por impedirlo el estado de la mar. Martín Alonso Pinzón llevó a cabo una reparación de fortuna por medio de unas cuerdas y en el diario queda constancia de la buena opinión que tenía de él Cristóbal Colón en aquellos días. Sin embargo, del incidente queda escrita la sospecha de que la avería se debiese a un sabotaje llevado a cabo por Gómez Rascón y Cristóbal Quintero, éste último propietario de la carabela, quienes no deseaban llevar a cabo el viaje. El hecho de figurar los nombres parece indicar una cierta seguridad en la sospecha. Ésta se basaba en que antes de partir ya se habían descubierto varias irregularidades en el buque causadas con ánimo de que la embarcación no partiera de Palos. Al día siguiente volvió a saltar el timón de la «Pinta», lo cual no es de extrañar pues navegando con vientos largos trabaja bastante. Volvió a repararse de manera análoga a la anterior y siguieron rumbo.

El día 8 de agosto Cristóbal Colón manifestó en el diario su intención de cambiar la «Pinta» por otra carabela pues, aparte del problema del timón, su casco hacía agua. Esta decisión condicionó más tarde y de forma notable la estancia y los movimientos de la flotilla en el archipiélago.

Recalada en Canarias, Colón llega a La Gomera

Los momentos de espera motivados por las averías de la «Pinta» habían desviado a las naves de su derrota. Era inevitable un abatimiento hacia el Suroeste motivado por el viento y las corrientes de la zona. La flotilla debió pasar a poniente de Alegranza, La Graciosa y Lanzarote. Con las primeras luces del alba del 9 de agosto avistaron las islas. Se hallaban próximos a Gran Canaria. Sin embargo ni ese día ni los dos siguientes pudieron acercarse a tierra por causa del viento en calma. No se sabe con exactitud el lugar en que se hallaban en el

momento de ver tierra, pero lo más probable es que fuera al Noreste de Punta Sardina (extremo Noroeste de la isla de Gran Canaria).

La noche del día 11 o la madrugada del 12 volvió a saltar el alisio y el Almirante tomó la decisión de dividir la flotilla. Martín Alonso entraría en Las Palmas mientras él con la «Santa María» y la «Niña», se dirigiría a la isla de La Gomera³. De esta forma podrían buscar una carabela para sustituir a la «Pinta» en ambos puertos al mismo tiempo. En caso de no encontrar sustituto se repararía la carabela en Gran Canaria.

Tiempo atrás, Cristóbal Colón había conocido en la Corte a Doña Beatriz de Bobadilla, sobrina de la marquesa de Moya, que había contraído matrimonio con Hernán Peraza, primer conde de La Gomera. Según narración de la época⁴ era sabido que el matrimonio entre ambos había sido promovido por la propia Reina Isabel I de Castilla como forma de alejar a la dama de la Corte al advertir que el Rey se le aficionaba demasiado.

En aquellos momentos, Colón pensaba recurrir a Doña Beatriz, que por entonces estaba viuda, para que le ayudase a encontrar la carabela que demandaba. Con el alisio entablado la navegación hasta La Gomera bien pudo hacerse en 20 horas⁵ y el Almirante con sus dos barcos llegó al anochecer del 12 de agosto a la isla. Al llegar mandó el batel a tierra y este regresó a bordo a la mañana siguiente informando de que no había ningún navío en la isla y que Doña Beatriz de Bobadilla se hallaba en Gran Canaria, a donde había viajado a bordo de un navío de cuarenta toneladas propiedad de un tal Grajeda y que esperaban su regreso en breve. Ante aquellas noticias, el Almirante resolvió esperar en la isla la llegada de la dama y, sobre todo, del buque en que viajaba.

Colón y Pinzón en Gran Canaria

Cristóbal Colón creía que Pinzón se encontraría en Las Palmas actuando según lo acordado, pero la realidad era bien diferente y éste no consiguió entrar en el puerto de Gando⁶ hasta el día 24. Lo acontecido a la «Pinta» y la derrota que siguió entre las fechas 11 y 24 sólo alcanzan el nivel de conjetura. Bajo el punto de vista náutico, es de suponer que el viento no permitió a la «Pinta» remontar Punta Sardina y La Isleta, motivo por el cual su capitán se vio obligado a bordear toda

la isla por el Sur. Este razonamiento concuerda de forma plena con la entrada en Gando en lugar de hacerlo en Las Palmas⁷. Parece lógico pensar que en un principio el capitán Palermo pretendía entrar en la capital de la isla, no sólo porque así lo había mandado el Almirante sino porque en su puerto existirían mayores posibilidades de encontrar una carabela adecuada para el cambio que se proponía, sino también mayores medios de reparación. De igual manera, en la capital se encontrarían funcionarios reales y éstos, con su influencia podrían agilizar los trámites y ablandar voluntades a la vista de la importante misión encomendada a la flotilla por los Reyes.

Mientras tanto, el tiempo pasaba y Cristóbal Colón se impacientaba esperando en La Gomera la arribada del navío de Grajeda. El día 15 de agosto, partió de dicha isla un carabelón⁸ para Gran Canaria; en él embarcó un mensajero con el encargo de informar a Martín Alonso de la llegada a La Gomera de la «Santa María» y la «Niña». Esto parece indicar que como el destino del barco era la capital, allí era donde debía encontrarse la «Pinta». Pero el carabelón debió encontrarse en su derrota entre las islas con el mismo viento contrario que obligó a la «Pinta» a bordear Gran Canaria por el Sur y que corresponden a los vientos del Noreste predominantes en la zona en esa época del año⁹.

El día 23 de agosto, el Almirante, que seguía sin recibir noticia alguna de unos ni de otros, al ver que cambió el viento al tercer cuadrante, resolvió navegar con sus buques a Gran Canaria y partió de La Gomera a la mañana siguiente¹⁰.

En el camino, navegando los dos buques colombinos con viento favorable, dieron alcance al carabelón, que había salido de puerto nueve días antes. En la mar, Colón recogió al mensajero enviado con anterioridad y continuó navegando por el sur de Tenerife a buena velocidad. Esa noche, presenciaron algo extraordinario, cuando se encontraban a corta distancia de la isla. Hernando Colón lo describe así: «de cuya montaña vieron salir grandísimas llamas, de lo que maravillándose su gente, les dio a entender el fundamento y la causa de tal fuego, comprobando todo con el ejemplo del monte Etna de Sicilia y de otros muchos montes donde se vería lo mismo».

Cristóbal Colón navegó por la costa meridional de Gran Canaria y el sábado 25 de agosto entró en puerto. Allí fue donde se enteró de la noticia de que Pinzón, a quien creía en tierra desde hacía tiempo, había arribado el día antes.

El Almirante se dirigió con la «Santa María» y la «Niña» a la ciudad de Las Palmas, pues éste era el lugar donde pensaba que se hallaba Martín Alonso con la carabela «Pinta», ya que así lo había acordado al separarse. En este punto, el «Diario» así lo afirma cuando expresa «Después tornó el Almirante a Canaria y adobaron muy bien la “Pinta”...». En el mismo sentido escribió Hernando Colón: «...se propuso arreglar en Canaria dicha carabela...».

Entendemos que con el nombre de «Canaria» se referían ambos a la ciudad de Las Palmas, de acuerdo con la terminología geográfica que se empleaba en la época, pues en las narraciones de ambos se encuentran repetidas veces el término «las Canarias» para referirse al archipiélago y «la Gran Canaria» para indicar la isla¹¹.

En la capital de la isla debió enterarse que Pinzón, se había visto obligado a entrar en Gando. Tal vez el motivo fuese que después de repetidas averías y sus consiguientes reparaciones, la «Pinta» acabó perdiendo el timón¹⁰ lo cual le impidió navegar a partir de este momento. Si esto aconteció en las proximidades de Gando se explica la obligada entrada en este puerto. Desconocemos si la entrevista entre ambos ocurrió en un lugar u otro. En cualquier caso, Colón se enteró a su llegada que la carabela averiada se encontraba en el segundo puerto y, al comprobar que Doña Beatriz había partido de regreso a La Gomera y que no había en Las Palmas ningún barco que sirviese para la sustitución que pretendía, se debió dirigir a Gando con los dos barcos que llevaba. Allí quedaría reunida la flotilla después de dos semanas de reparación.

Reparaciones de los barcos

A la vista de las dificultades surgidas, el Almirante que no estaba dispuesto a perder más tiempo persiguiendo al navío Grajeda, a lo que habría que sumar el necesario para el trasbordo de las mercancías que llevaban. Por ello, renunció al cambio de los barcos y determinó reparar la carabela de Martín Alonso. Al verse obligados a pasar unos cuantos días en puerto mientras se calafateaba¹² el casco de la «Pinta» y la herrería de Las Palmas¹³ hacia un timón nuevo para sustituir al que había perdido, y que pudo ser la razón de la obligada entrada en Gando de la carabela, Colón decidió preparar convenientemente los otros dos barcos. Les esperaban largas navegaciones y era una elemental norma

de prudencia, que se corresponde con su habitual actitud previsora, iniciar el viaje con los cascos y aparejos en condiciones óptimas. Por ello, es de suponer que se procedería a la varada, limpieza de fondos y calafateo de las dos carabelas y la nao en la costa de Gando.

En aquellos tiempos la operación de varada o «Sacar al monte» un buque se realizaba adentrándolo cuanto se podía en una playa de arena situada en el interior de una ensenada protegida a los vientos, después de aligerarlo en lo posible de toda su carga y gente. Luego se inclinaba el casco, tirando por medio de aparejos del palo mayor, de forma que se apoyara sobre un costado, que estaba protegido por gruesas bulárcamas¹⁴ y cintones¹⁵ a propósito para realizar la maniobra. Con ello quedaba en seco un costado en el que se trabaja para desprender los moluscos adheridos, se calafateaban las juntas con estopa y brea y se finalizaba tratando las tablas del forro con una mezcla de pez, resina y aceites naturales. Acabada la operación en un costado se procedía a acostar el barco sobre éste mientras se repetía la operación en el otro.

También se aprovechaba para tensar la jarcia fija¹⁶ de los barcos, sustituir la cabullería¹⁷ que fuera necesario y para reparar las costuras de las velas.

Además, Cristóbal Colón procedió a la modificación del aparejo de la carabela «Niña»¹⁸. Este hecho, que pasa casi desapercibido en la lectura del diario colombino, tiene sin embargo, gran trascendencia por su significado.

La carabela, desde los primeros momentos que se tiene constancia de su existencia en Portugal, había nacido con velas latinas¹⁹ que proporcionaban una gran maniobrabilidad y aseguraban una buena capacidad para navegar de bolina²⁰. Este era el aparejo adecuado para moverse en las proximidades de la costa y entrar en las ensenadas o en los estuarios de los ríos, tal y como se requería en los viajes de exploración. Sin embargo, con vientos largos el aparejo latino²¹ presenta inconvenientes²². Para esta clase de vientos es más apropiado el aparejo redondo²³ y proporciona un mayor rendimiento, aunque a costa de una menor capacidad de ceñida.

La flotilla colombina ya había partido de Palos de la Frontera con dos de sus buques, la «Santa María» y la «Pinta» con aparejo redondo. Por algún motivo no se había aparejado de igual forma la «Niña». En Gran Canaria, con motivo de las obligadas reparaciones en la «Pinta, el

Almirante aprovechó esa primera oportunidad para cambiar el aparejo de la menor de sus carabelas. El hecho de que Cristóbal Colón quisiera iniciar la navegación oceánica con sus tres barcos dotados de aparejo redondo indica de forma clara que tenía conocimiento de que los vientos que iba a encontrar a lo largo de sus derrotas de ida y de retorno eran vientos largos²⁴ (vientos alisios) y que no esperaba largas navegaciones de ceñida²⁰. Como ocurre que al retornar a España, una vez descubierto el Nuevo Mundo, empleó una derrota muy separada de la ida y situada mucho más al Norte, en la latitud de las islas Azores, quiere esto decir que, conociendo con antelación antes de comenzar su viaje que los vientos dominantes en dichas islas eran de poniente, ya tenía pensado valerse de ellos para retornar a España.

Regreso a La Gomera y partida

El día 1 de septiembre, habiendo finalizado las reparaciones, la flota se hizo a la mar. Con los alisios del Noreste soplando constantes, cubrieron a buena velocidad la derrota que, por Maspalomas en el Sur de Gran Canaria, los llevaría a La Gomera donde arribaron al día siguiente.

Estuvieron cuatro días en esta isla en la cual tendría Colón tiempo para entrevistarse con Doña Beatriz de Bobadilla, aunque no se conocen detalles del encuentro entre ambos. Durante la estancia los buques se aprovisionaron de leña, agua y provisiones de boca²⁵ que ya estaban preparados por los hombres que el Almirante había dejado en la isla con ese cometido cuando se dirigió a Las Palmas.

En aquellos días de estancia en La Gomera, aprovechó el Almirante para recoger directamente de boca de los naturales y de los vecinos de la isla de El Hierro testimonios que hablaban de la existencia de tierras en el límite del horizonte. Algunos de ellos incluso afirmaban bajo juramento que en ciertos días de buena visibilidad se ofrecían al alcance de sus ojos unas tierras lejanas que nadie había alcanzado jamás.

Para Cristóbal Colón el hecho tenía mucha importancia y se apresuró a anotarlo en su diario. No en vano había acumulado con anterioridad datos sobre las tierras existentes allende el Océano en su sistemático recorrido por todos los lugares de observación avanzados sobre el Atlántico a los que se había desplazado. Él mismo cuenta que había viajado a Islandia, Madera, Azores y Cabo Verde. Los testimo-

nios que ahora conseguía en las más occidentales de las Canarias serían las últimas piezas a añadir a aquel incompleto rompecabezas geográfico que existía en su mente momentos antes de iniciar el viaje descubridor.

El día 6 de septiembre se hicieron finalmente a la mar y el Almirante se enteró, por una carabela que venía de la isla de El Hierro, que »andaban por allí tres carabelas de Portugal para lo tomar...»,²⁶ a lo que el propio relato añade que «debía ser de envidia que el Rey tenía por haberse ido a Castilla...». Nunca sabremos con seguridad si este acontecimiento, que pudo haber causado un incidente diplomático entre ambos países y haber dado el traste con el viaje, fue debido al motivo apuntado por el propio Almirante, aunque parece más lógico pensar que el monarca portugués, teniendo noticia del viaje quisiera asegurarse de que los barcos castellanos no iban a dirigirse rumbo al Sur hacia la Guinea, que quedaba dentro de su demarcación²⁷ pues el viaje a través del Océano lo creía imposible. De ser cierto este supuesto, las tres carabelas portuguesas cubrirían una línea de vigilancia un poco al Sur de la isla de El Hierro, que es a la vez la más occidental y meridional del archipiélago canario. En caso de que la flotilla colombina, a su salida de La Gomera se dirigiera al Sur, ellos la interceptarían. Pero, Cristóbal Colón, cumpliendo al punto lo ordenado por sus Reyes gobernó al rumbo Oeste y el temido encuentro no se produjo.

Poco tiempo después de la salida, el viento cayó y los días 7 y 8 se hallaron en la más completa calma a merced de la corriente del Sureste²⁸ que arrastró a los inermes barcos hacia el Noroeste hasta una posición situada entre La Gomera y Tenerife. Sobre las tres de la madrugada del domingo día 9 de septiembre volvió a saltar el deseado viento alisio del Nordeste que les acompañaría en lo sucesivo. Ese mismo día perdieron definitivamente la visión de la costa. Era el momento en que comenzaba la travesía marítima más trascendental y grandiosa de la Historia de la Humanidad. El Océano, al fin, iba a aflojar sus ligaduras cumpliéndose las palabras escritas varios siglos atrás por Séneca en su «Medea».

«Vendrán tiempos en los cuales el mar aflojará sus ligaduras y se hallará una gran tierra y un nuevo marinero como aquel que fue guía de Jasón cuyo nombre era Phypis descubrirá un Nuevo Mundo y entonces no será la isla de Thule (Islandia) la postrera de las tierras».

NOTAS

¹ Para conocer lo acontecido en el primer viaje es preciso acudir a la propia narración de Cristóbal Colón en el «Diario de la primera navegación», a lo escrito por su hijo Hernando Colón en su «Vida del Almirante» y en la obra «Historia de las Indias» de Fray Bartolomé de Las Casas.

² Baltasar Vellerino de Villadobos: «Luz de Navegantes, donde se hallan las derrotas y señas de las partes marítimas de las Indias, Islas y Tierra Firme del Océano» escrito en 1592:

«De Salmedina a las Islas de Canarias

Habiendo desembocado por la barra de Sanlúcar y partiendo del bajo de Salmedina cuyas señas se han a p.175 pa las Islas Canarias en demanda de la punta de Naga si fuere tiempo de invierno se ha de gobernar al Sureste, cuarta del Sur; y si fuere tiempo de verano se ha de gobernar al Sureste franco hasta estar tanto avante como el Cabo de Cantín en la costa de Berbería cuyas señas están a p.171 y desde allí se ha de gobernar al suroeste cuarta del Oeste hasta la misma punta de Naga, que es una punta que está en la Isla de Tenerife, cuyas señas están a p. 39. Advirtiéndole que de Salmedina a Cabo de Cantín hay 88 leguas y de Cabo de Cantín a la punta de Naga hay 126 leguas que por todas vienen a ser 215.

Las causas por que se hallen estas dos diferencias de mareajes de Sanlúcar a las islas de Canaria es porque en tiempo de invierno se debe llegar a la costa de Berbería por ser como es tierra caliente por cuya causa los vientos y el mar no tienen tanta fuerza de más que es cosa muy segura pa si sobreviniere demasiada de tiempo tener abierta la boca del estrecho de Gibraltar lo cual es al contrario en tiempo de verano, y así se deben de desviar las naos de la costa de Berbería y no la ven y reconocen por causa de su calor que en aquel tiempo suele causar calmas y tras ellas vientos mareros travesías que causan pesadumbre daños y disgustos, y demás de esto cerca de la costa en tiempo de verano suele haber algunas galeras o galeotas de moros y enemigos que procuran ofender a quien pueden»

³ Tenerife no sería conquistada hasta 1495.

⁴ «El cortesano» de Baltasar de Castiglione. Venecia 1528.

⁵ Como bien apunta D. Luís Ayesta Granda en su ponencia «Cristóbal Colón en La Gomera y Martín Alonso Pinzón en Gran Canaria» en la obra «Derrota de las naves de Cristóbal Colón en las islas Canarias en el viaje de Descubrimiento». Comisión de Canarias para la conmemoración del V Centenario del Descubrimiento de América. 1986.

⁶ Fray Bartolomé de Las Casas en «Historia de las Indias» afirma que Gando fue el puerto en que entró la «Pinta». Es la única referencia al lugar pues ni el Almirante ni Hernando dicen nada de Gando.

⁷ En este aspecto, el Capitán de Navío Ayesta presenta en su ponencia un razonamiento muy completo y coherente.

⁸ Carabelón, en contra de lo que parece indicar su nombre, era una carabela de menor tonelaje y de dimensiones más reducidas.

⁹ Ver Pilot Chart del Atlántico, meses agosto y septiembre.

¹⁰ Hernando Colón «Vida del Almirante».

¹¹ En el periodo comprendido entre el 3 de agosto (salida de Palos) y el 1 de septiembre (salida de Gran Canaria) figuran en el «Diario»: las Canarias (dos veces), Gran Canaria (tres veces), islas de Canaria (una vez) y Canaria (una vez). En la «Vida del Almirante» se cuentan: las Canarias (dos veces), la Gran Canaria (cinco veces) y Canaria (una vez).

¹² Calafatear: Acción de tapar con estopa y brea las juntas de las tablas que forman el forro del casco de una embarcación.

¹³ Néstor Álamo. «El Almirante de la Mar Océana en Gran Canaria». Sevilla 1956. «Las Palmas era el mejor lugar para construir el timón de la "Pinta", cerca de la ribera está la herrería...»

¹⁴ Bulárcamas: gruesos refuerzos verticales exteriores al casco de carabela y naos.

¹⁵ Cintones: Defensas longitudinales de madera exteriores al forro de tablas de un buque.

¹⁶ Jarcia fija: conjunto de cabos que sujetan los palos al casco.

¹⁷ Cabullería: Conjunto de cabos, en general, a bordo de un buque.

¹⁸ Aquí existe desacuerdo entre lo escrito en el «Diario de la primera navegación» «Hicieron: la "Pinta" redonda porque era latina...» y lo anotado por Hernando Colón: «...y a más de esto hizo mudar la vela de latina en redonda, en la otra carabela llamada la "Niña"...». Yo me inclino a creer que esta última fue la nave modificada pues la explicación dada por Hernando es mucho más completa, asegurada además por el término...«en la otra carabela».

¹⁹ Velas latinas: de formas triangulares.

²⁰ De bolina: Ceñir al viento. Navegar con un rumbo lo más próximo posible a la dirección de donde viene el viento.

²¹ Aparejo latino: el que utiliza velas latinas.

²² Especialmente en popa cerrada u «orejas de burro», como decimos los marinos de vela. Navegando con fuerte viento y marejada, aparte de la incomodidad y dificultad notable para el cambio de banda del car en las viradas, puede producirse una situación de peligro por la brusquedad de una trasluchada no deseada. (Se ruega el perdón del lector por los tecnicismos de la explicación).

²³ Aparejo redondo: el que utiliza velas de formas trapezoidales en su totalidad o en su mayoría.

²⁴ Vientos largos: vientos que vienen desde el través a la popa de un barco.

²⁵ Fernández de Oviedo «Viajes»: «Tornando el viaje desde camino de nuestras Indias, digo, pues, que de una destas siete islas, en especial, de Gran Canaria, o de Gomera o La Palma (porque están en más derecha y al propósito e son fértiles e abundan de bastimentos, y de lo que conviene a los que esta larga navegación hacen) toman allí los navíos refresco de agua e leña, e pan fresco, e gallinas, e carneros e cabritos, e vacas en pie, e carne salada, e quesos, e pescados salados, de tollos, e galludos, e pargos, e de otros bastimentos que conviene añadirse sobre las naos sacar de España.»

²⁶ Cristóbal Colón «Diario de la primera navegación».

²⁷ Tratado de Alcaçovas-Toledo.

²⁸ Pilot Charts del Atlántico.

BIBLIOGRAFÍA

- COLÓN, Cristóbal, «Diario, Relaciones de Viajes» Ed. Sarpe. Madrid 1985.
- COLÓN, Hernando, «Vida del Almirante». Ed. Historia 16 Madrid 1984.
- DE LAS CASAS, Bartolomé, «Historia de las Indias» Ed. Atlas. Madrid 1957.
- OVIDEO, GONZALO, «Historia general y natural de las Indias» Ed. Atlas, Madrid 1992.
- ÁLAMO, Néstor, «El Almirante de la Mar Océana en Canarias». Sevilla, 1956.
- BALLESTEROS BERETTA, Antonio, «Cristóbal Colón y el descubrimiento de América», Ed. Salvat S.A. Barcelona, Buenos Aires 1945.
- DÍAZ DEL RÍO MARTÍNEZ, Ángel y otros, «Derrotas de las naves de Cristóbal Colón en las islas Canarias en el viaje de Descubrimiento». Comisión de Canarias para la conmemoración del V Centenario del Descubrimiento de América, 1986.
- MORALES PADRÓN, Francisco, «Historia del Descubrimiento y Conquista de América», Ed. Nacional Madrid, 1981.
- GUILLÉN TATO, Julio F. «El primer viaje de Cristóbal Colón. Ed. Naval, Madrid, 1943».



Llegada de las carabelas del V Centenario al Puerto de La Luz en Las Palmas de Gran Canaria, el día 25 de octubre de 1991.



Las réplicas de las naves que utilizó Cristóbal Colón en el Viaje del Descubrimiento del nuevo continente, construidas por encargo de la Sociedad Estatal del V Centenario, zarpan del Puerto de la Luz de Gran Canaria en la repetición del viaje alboral. 1992.



Los Excmos. Sres. D. Cristóbal Colón de Carvajal y D.^a Isabel Elena de Mandalúniz, Duques de Veragua y el Excmo. Sr. D. Nicolás Díaz-Saavedra de Morales, Director de la R.S.E. de A.P., durante el acto de ofrenda floral ante el monumento al Descubridor, el 12 de octubre de 1992, en Las Palmas de Gran Canaria.

V

**PARTICIPACIÓN
DE LA REAL SOCIEDAD ECONÓMICA
DE AMIGOS DEL PAÍS DE LAS PALMAS
EN LAS CONMEMORACIONES
DEL IV Y V CENTENARIOS
DEL DESCUBRIMIENTO DE AMÉRICA**

**POR:
NICOLÁS DÍAZ-SAAVEDRA DE MORALES**

Aunque existen datos anteriores que confirman la preocupación sentida en diversas ciudades de España por organizar actos conmemorativos del IV Centenario del Descubrimiento de América, el primer documento oficial que trata de tan importante evento es el Real Decreto de 28 de febrero de 1888, que aparece firmado por la Reina Regente, María Cristina, a solicitud del Presidente del Consejo de Ministros, Sagasta.

Dicho instrumento es punto de partida para que los principales lugares colombinos españoles comiencen a preparar conmemoraciones solemnes de su participación en la Gran Aventura.

En Canarias, es la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria el único punto que se apresta a recordar que Cristóbal Colón y sus hombres recalcaron en la isla, donde repararon las carabelas colocando un nuevo timón a «La Pinta» y cambiando el aparejo a «La Niña», amén de avituallar antes de partir para la isla de La Gomera, desde donde inician el viaje a lo desconocido.

Es la Real Sociedad Económica de Amigos del País la pionera en fomentar la inquietud para la conmemoración del IV Centenario. La primera mención sobre dicha iniciativa aparece en Acta de 26 de agosto de 1888 en la que luego de amplia discusión se acuerda «oficiar al consocio D. Agustín Millares Torres para que aporte los datos oportunos y en la próxima sesión del Cuerpo patriótico exponga sus conocimientos en la materia que tanto interés entraña para la isla». En junta de 21 de octubre, también de 1888, se vuelve al asunto y se habla de la «flotilla» (de réplicas de las carabelas) que repetirá el derrotero de Colón. Advierte que «hay quienes pretenden que la “flotilla” pase por Tenerife ignorando a Gran Canaria». El Sr. Millares tomó la palabra e hizo una elocuente reseña histórica, añadiendo que «hay formadas dos

comisiones que entienden el asunto: una en Madrid y otra en Huelva» y propone que la Sociedad se dirija a los presidente de las comisiones para deshacer errores, así como practicar cuantas diligencias sean posibles a fin de que la «flotilla» haga escala en el puerto de La Luz, antes de las Isletas, y celebrarlo con toda clase de festejos.

Los Amigos del País ofician al Ayuntamiento de la ciudad, al Gabinete Literario y al Museo Canario para que se constituya una Junta del Centenario que unifique esfuerzos para organizar la conmemoración. Además, acuden a su socio y ex directivo D. Fernando de León y Castillo, ilustre político afincado en Madrid, para que apoye las iniciativas en marcha. Asimismo, fuerzan una campaña de prensa para despertar la conciencia general ante la participación de Gran Canaria en el Viaje del Descubrimiento. Se llega a pensar en bajar a la Virgen del Pino desde su santuario de Teror a la Catedral de Canarias para revestir de mayor solemnidad los actos conmemorativos del IV Centenario.

Los Amigos del País mueven sin cesar a todas las instituciones involucradas para que no decaiga el espíritu de la conmemoración. La directiva llega a tener serios encontronazos con el Ayuntamiento ante la indiferencia que muestra. Así, en junta de 17 de enero de 1892 se le anima para «que venza las dificultades, si las hay, para llevar a efecto de manera digna y cual corresponde a la altura en importancia de la ciudad de Las Palmas, los festejos que han de celebrarse en agosto próximo para conmemorar el IV Centenario del Descubrimiento de América».

Pero Gran Canaria no se beneficia del presupuesto habilitado por el Gobierno para la conmemoración, que había distribuido entre las Comisiones de otras ciudades, por lo que la Comisión de Las Palmas decide acudir a la suscripción popular para financiar los actos y encarar y erigir un monumento a Colón. El emplazamiento del mismo pone más ácidas las relaciones entre los Amigos del País y el Ayuntamiento ya que los primeros consideran que el lugar en el que pretendía colocarlo, y se colocó, es poco visible y no es el que la opinión pública señalaba como el mejor. De paso se lamenta de la inercia de la Junta del centenario, que pese a la premura del tiempo no confecciona el programa de festejos, por lo que propone se llame la atención para que proceda a realizarlo.

Ni el Ayuntamiento de la ciudad ni la Junta asumen la preocupación de los Amigos del País e incluso llegan al extremo de no contestar

a sus comunicaciones. En 25 de septiembre de 1892, la Junta Directiva acuerda dirigirse nuevamente a ambas instituciones «a fin de que se dignen contestar las observaciones hechas sobre el emplazamiento del monumento a Colón». Asimismo, se acuerda nombrar una comisión para que conferencie con el Sr. alcalde al objeto de «ver si es posible organizar una manifestación pública en honor del almirante Colón el día 12 de octubre próximo en que habrá de celebrarse el IV Centenario del Descubrimiento de América».

Finalmente, y después de muchos esfuerzos y altibajos, se conmemora el IV Centenario con la celebración de un solemne *Te Deum* en la Catedral de Canarias, así como una gran manifestación que, encabezada por las autoridades, se dirigió al monumento de Colón, donde hubo discursos, concierto de la Banda de Música, repique de campanas, cañonazos y fuegos artificiales. Posteriormente hubo paseo en la Alameda también amenizado por la Banda de Música y en el teatro una velada literario-musical organizada por la Sociedad Filarmónica.

De la famosa «flotilla» arribó en primer lugar al puerto de La Luz, en febrero de 1893, la réplica de la «Santa María». Una gran multitud se desplazó al Muelle para, en solemne silencio, presenciar el atraque de la nao, mientras sonaban los acordes de la Marcha Real. Las réplicas de «La Pinta» y «La Niña» llegaron el 22 de febrero coincidiendo su estadía en la isla con la visita de los infantes doña Eulalia de Borbón y D. Antonio de Orleans. Hubo también diversos agasajos y fiestas populares.

El IV Centenario del Descubrimiento fue conmemorado, con la debida importancia, en Madrid, Barcelona, Sevilla, Granada, Huelva y Las Palmas de Gran Canaria. La aún inconclusa conmemoración del V Centenario también ha sido brillante en esta isla, pese a la continua interferencia de un amplio grupo de pseudo entendidos tinerfeños que se ha empeñado inútilmente, en sustraer a Gran Canaria la gloria que le corresponde por su esencial participación al Viaje del Descubrimiento, creyendo, equivocadamente, que con ello exaltan la también importante participación de La Gomera y no habiendo logrado otro resultado que el casi total olvido de la Comisión Nacional hacia las dos únicas islas canarias que ostentan el carácter de colombinas.

La conmemoración del V Centenario del Descubrimiento de América no se circunscribió en Canarias a las dos islas que tuvieron protagonismo en el Viaje Alboral, Gran Canaria y La Gomera, sino que por caprichos de los políticos y de la obsesiva obstinación de buena parte

de la sociedad tinerfeña, tradicionalmente empeñada en negar la evidencia del paso y estancia en el Viaje del Descubrimiento, de Cristóbal Colón, sus tripulaciones y sus naves por Gran Canaria y su capital, en aquel entonces la incipiente Villa del Real de las Tres Palmas, Tenerife obtuvo una participación en el evento a todas luces improcedente, en detrimento, precisamente, de La Gomera.

A imagen de la Nacional, creada en Madrid, fue constituida la Comisión Canarias para la Conmemoración del V Centenario, integrada por el Gobierno de Canarias, los Cabildos Insulares, los Ayuntamientos y diversas instituciones culturales, entre ellas la Real Sociedad Económica de Amigos del País de Las Palmas.

Dicha Comisión atravesó por cinco etapas diferentes: la primera y la segunda presididas por el Catedrático Dr. D. Antonio Rumeu de Armas; la tercera por el periodista D. Fernando González Delgado; la cuarta por el también Catedrático Dr. D. Juan Manuel García Ramos y la quinta y última por D. Francisco Ramos Camejo. Las cinco etapas tuvieron un denominador común: la inoperancia. Fueron causa de ésta diversas razones, entre ellas la absoluta indiferencia con que la Comisión Canarias fue contemplada desde la Nacional, que incumplió la mayoría de las promesas efectuadas; la escasez presupuestaria y, en el fondo de todo ello, el velado deseo de los cuatro primeros Presidentes, tinerfeños todos, de que la participación de Gran Canaria resultase menos brillante que la de La Gomera, a lo que se sumaría el continuo intento de los políticos de Tenerife de rapiñar todo lo posible para su isla. Sólo la quinta etapa tuvo un talante más acorde con la Historia, tratando de dar a ambas islas colombinas el protagonismo correspondiente.

En su primera etapa la Comisión se constituyó en 1981, bajo la Presidencia del ilustre investigador Dr. D. Antonio Rumeu de Armas quien, apoyado por un grupo de historiadores y por los demás miembros de la Comisión preparó un Programa de actos conmemorativo del descubrimiento de América. Son de destacar unas Jornadas celebradas en Gran Canaria, La Gomera y Tenerife en las que comisiones de Jefes de la Armada española, de Capitanes de la Marina Mercante, de la Deportiva, una de Geógrafos y otra de Meteorólogos, habiendo estudiado concienzudamente las naves que utilizó Cristóbal Colón, sus condiciones de navegabilidad así como las naturales en las que se desarrolló la travesía desde la península al archipiélago canario, establecieron que el punto en el que Colón ordenó a Pinzón que se refugiara en una

cala de la costa de Gran Canaria ante el pésimo estado en que se encontraba «La Pinta», está situado al Noroeste de la Isla, en las cercanías de Agaete. Dichos estudios y conclusiones quedaron reflejados en el libro titulado «Derrotas de las naves de Cristóbal Colón en las Islas Canarias en el Viaje del Descubrimiento».

Esta etapa dio paso a la siguiente, también presidida por el Dr. Rumeu, quien terminó dimitiendo en 1985 al no ser conforme con los criterios presupuestarios impuestos desde la Viceconsejería de Cultura del Gobierno de Canarias.

La tercera etapa, presidida por D. Fernando González Delgado, contó con presupuesto, aunque insuficiente y su gestión no tuvo trascendencia. Intentó corregir algunos olvidos sobre el protagonismo de Gran Canaria y La Gomera y trató de mejorar y recuperar los lugares colombinos de las mencionadas islas, sobre todo los de la segunda así como la impresión de sellos de Correos conmemorativos y solicitó de los Ministerios de Justicia de los países americanos la condonación o atenuación de penas para presos canarios.

La cuarta etapa fue presidida por el Dr. D. Juan Manuel García Ramos, que si bien elaboró ideas más ambiciosas, tales como el proyecto «Canarias 92» y consiguió un significativo aumento de presupuesto que de diez pasó a cincuenta millones de pesetas, la realidad es que finalmente sólo logró materializar algunas iniciativas, como la publicación de un Diccionario de Historia Natural; una Gramática del español actual; apoyo al Ayuntamiento de Teguiise de Lanzarote para la instalación de un Museo Etnográfico del Emigrante Canario; ayuda al Instituto de Estudios Hispánicos del Puerto de La Cruz de Tenerife; creación del Museo de Etnografía y Folklore de La Orotava de Tenerife y otras más de las que quedó absolutamente excluida Gran Canaria.

La quinta y última etapa fue presidida por D. Francisco Ramos Camejo, quien pese a su buena voluntad, no logró hacer otra cosa que repartir el presupuesto asignado para atender diversos proyectos en marcha, siendo los principales el Congreso Canario-Americano organizado por la Casa-Museo de Colón de Las Palmas de Gran Canaria y el proyecto «Alisios» del Instituto de Estudios Hispánicos del Puerto de La Cruz de Tenerife.

La referida inoperancia de la Comisión Canarias para el V Centenario y su persistente sibilino intento de marginar a Gran Canaria, dieron

lugar a que se constituyera por el Excmo. Cabildo Insular una Comisión paralela, de la que también formó parte la Real Sociedad Económica de Amigos del País de Las Palmas, así como otras Instituciones culturales de la isla, que bajo la presidencia del Consejero D. Jesús Gómez Rodríguez logró, pese a las penurias presupuestaria y de otra índole, resaltar la importantísima participación de Gran Canaria en el Viaje del Descubrimiento, consiguiendo aunar voluntades e insuflar en sus Organismos públicos la decisión de destacar dicha participación, lo que se llevó a cabo con brillantez.

Cada una de las Instituciones integrantes de la Comisión Insular estudió y propuso, por separado, un posible programa de actos. El de la Real Sociedad Económica de Amigos del País de Las Palmas fue del siguiente tenor:

Actos de Estado

1. Reunión de Jefes de Estado americanos para tratar asuntos de interés común, presidida por S. M. El Rey de España. (Aprobar su realización en Gran Canaria).
 - Cuantificar posible presupuesto.
 - Contactar con la Casa del Rey para pulsar su opinión.
 - Acordar fecha de tal forma que los invitados estén en Gran Canaria el día 12 de octubre de 1992.
 - Cursar invitaciones.
 - Pensar en alojamientos.
 - Pensar en actos complementarios.
2. Ceremonia de rendimiento de honores a las banderas española y americanas. Desfile con intervención de los tres Ejércitos españoles y representaciones de los americanos. (Aprobar su realización).
 - Cuantificar posible presupuesto.
 - Acordar fecha que debe coincidir con la estancia de Jefes de Estado en Gran Canaria.
 - Cursar invitaciones (Pensar en alojamientos).
3. Congreso de la Emigración. (Aprobar su realización en Gran Canaria).
 - Cuantificar posible presupuesto.
 - Acordar fecha cercana al 12 de octubre de 1992.
 - Cursar invitaciones solicitando ponencias.
 - Pensar en actos complementarios.

4. Congreso de Empresarios españoles y americanos. (Aprobar su realización en Gran Canaria).
 - Cuantificar posible presupuesto.
 - Acordar fecha cercana al 12 de octubre de 1992.
 - Cursar invitaciones (Pensar en actos complementarios).
5. Desfile naval de buques-escuela españoles y americanos, o buques de guerra. (Aprobar su realización en Gran Canaria).
 - Cuantificar posible presupuesto.
 - Acordar fecha cercana al 12 de octubre de 1992
 - Cursar invitaciones.
6. I Congreso Oficial de Cronistas de Ciudades de España y América.

Actos religiosos

1. Bajada de la Virgen del Pino para conmemorar la participación de Gran Canaria en el Descubrimiento de América y despedir a los navegantes que tomen parte en la Regata del Descubrimiento.
2. Inauguración de la obra con que ha sido terminada la Catedral de Canarias. (Hacer los contactos correspondientes para que la Iglesia dé su conformidad).
 - Cuantificar posible presupuesto.
 - Acordar fecha anterior pero muy cercana al 12 de octubre de 1992.
 - Cursar invitaciones.
3. Función en la Catedral de Canarias a la que serán invitados el Rey de España y los Jefes de Estado americanos.

Actos culturales

1. *Exposiciones:*
 - a) Segunda Fiesta de las Flores. (Repetir la celebrada en 1892, debidamente ampliada y mejorada).
 - b) Exposición Canarias-América.
 - c) Exposición de obras propiedad de la Iglesia, oriundas o relacionadas con América.

2. *Línea editorial*

- a) Historia de la Catedral de Canarias de D. Santiago Cazorla.
- b) Historia de la Ermita de San Antonio Abad y restantes ermitas de Gran Canaria, de D. Santiago Cazorla.
- c) Historia de los Obispos canarios en América, de D. Francisco Caballero Mújica.

3. *Festivales:*

- a) Internacional de Música española-americana. (Debe ser contactada la Sociedad Filarmónica de Las Palmas, los Amigos Canarios de la Opera y el Patronato de la Orquesta de Gran Canaria). Debe ser incluida en programa la «Cantata al Descubrimiento de América» de Maestro Valle.
- b) Internacional de Teatro español y americano.
- c) Internacional de Ballet español y americano.
- d) Internacional de folklore español y americano.
- e) Internacional de poesía española y americana.

Actos deportivos

1. Competiciones internacionales españolas y americanas de:

Fútbol.

Tenis.

Baloncesto.

Golf.

Natación y otros deportes.

Vuelta ciclista a España: Sugerir que en 1992 se prolongue a América y pedir que se corra una etapa en Gran Canaria. (El Cabildo debe crear trofeos con premio en metálico para cada una de las modalidades deportivas que intervengan, cuyos trofeos deben jugarse cada equis años).

2. Botadura del balandro de regatas «Gran Canaria».

Otros actos

- 1. Inauguración de los monumentos al V Centenario y al Emigrante canario. (Aprobar su ejecución, emplazamiento, presupuesto, concurso para su proyecto y ejecución).
- 2. Inauguración del Centro Cultural de la Catedral de Canarias.
- 3. Juegos de artificio (en la inauguración de los monumentos al V Centenario y al Emigrante canario y en la noche víspera de la salida de la Regata del Descubrimiento).

4. Excursiones al interior de la isla. (Solicitar colaboración de los diferentes Ayuntamientos).
5. Verbenas coincidentes con el final de cada campeonato deportivo, salida de la Regata del Descubrimiento, etc.
6. Otras fiestas. Pedir colaboración a Sociedades de recreo.

Las Palmas de Gran Canaria, febrero 1989.

Si bien alguno de los actos propuestos no llegó siquiera a ser considerado, la mayoría de ellos se llevó a efecto, junto con otros por lo que dicho Programa conmemorativo resultó brillante, lo que hay que agradecer a las Instituciones partícipes en la Comisión Insular y a la buena voluntad y empuje de su mencionado Presidente.

El primero de los actos de relieve internacional relacionado con la conmemoración del V Centenario del Descubrimiento de América en Gran Canaria fue la arribada, el martes 6 de agosto de 1991, de una réplica de la nao «Santa María», adquirida por una Fundación japonesa presidida por el empresario y Sacerdote Haruki Kadokawa, cuya construcción encargó a un astillero español, con la mediación de la Sociedad Estatal para el V Centenario. Dicha réplica reprodujo el Viaje del Descubrimiento, tocando en todos los lugares en los que lo hizo Cristóbal Colón. Luego atravesó el Canal de Panamá y navegó por el Océano Pacífico hasta llegar a su base en el puerto japonés de Kobe. El Sr. Kadokawa explicó que con este viaje pretendía «crear un puente tendido hacia una época de armonía mundial» y destacó que, al fin y al cabo, el objetivo del Descubridor era arribar a Zipango, nombre con el que era conocido Japón en la Edad Media. La «Santa María» japonesa vino al mando del Capitán Maruo Yamamoto, a quien acompañaban veintiún tripulantes. Fue objeto de la curiosidad popular y su tripulación recibió múltiples agasajos entre los que hay que destacar los organizados por la Viceconsejería de Cultura del Gobierno de Canarias, el Cabildo Insular de Gran Canaria, el Ayuntamiento de la Ciudad y otras Instituciones, entre ellas la Real Sociedad Económica de Amigos del País de Las Palmas que en acto solemne celebrado a bordo de la nao, hizo entrega a su Capitán de la Medalla de Plata al Mérito. El jueves 15 de agosto, la «Santa María» japonesa zarpó rumbo a La Gomera como lo había hecho cuatrocientos noventa y nueve años antes el que luego fuera Almirante de la Mar Oceana. Su paso por el Puerto de La Luz está perpetuado por un monolito erigido por la Autoridad Portuaria con leyenda alusiva en japonés, inglés y español.

El segundo acto de resonancia internacional fue la arribada oficial, el 25 de octubre de 1991, de las réplicas de las tres carabelas de Colón, construidas para la Sociedad del V Centenario. Si bien habían llegado al Puerto de La Luz el martes 22, las carabelas atracaron directamente en el Muelle del Arsenal de la Base Naval de Canarias, para ser sometidas a reparaciones como consecuencia de la dura travesía soportada entre la Península y esta Isla. La Historia se repitió porque las originales, de Colón, también hubieron de ser reparadas en Gran Canaria por la misma razón.

El día 25 la carabelas izaron velas y navegaron, reposadamente, desde el Arsenal hasta la Explanada de Tomás Quevedo, donde las esperaba una abigarrada multitud congregada para darles la bienvenida. El atraque coincidió con la llegada del trasatlántico «J.J. Sister», rebautizado «Guanahaní» que entró, a toda máquina, en el Puerto de La Luz para dejar a un marinero gravemente herido que había recogido de un pesquero al Sur del Archipiélago. A bordo del «Guanahaní» viajaban 439 jóvenes de 36 países distintos, entre ellos 9 canarios. Aquí se dio por finalizada la llamada «Aventura 92» que consistió en un recorrido por los países bañados por los ríos Orinoco y Amazonas.

El Alcalde de la Ciudad pronunció unas palabras de bienvenida a los tripulantes de las carabelas a cuyos Comandantes entregó la bandera de Las Palmas de Gran Canaria. Seguidamente y mientras la Banda de Música Municipal interpretaba el pasodoble «Islas Canarias» y otras composiciones, las Autoridades y representaciones presentes, entre las que se encontraba el Director General de Puertos, pasamos a bordo de la «Santa María» donde tuvo lugar una recepción. Los jóvenes del «Guanahaní», uniformados, visitaron las carabelas. También fue permitida la visita al público. El ambiente en la engalanada Explanada fue de lo más bullicioso y alegre.

Luego de permanecer en Puerto hasta el jueves 21 y habiendo recibido sus tripulaciones toda clase de agasajos y asistido a una Misa en la Ermita de San Antón Abad, erigida en el solar en que se alzaba la primitiva, donde oró Cristóbal Colón en el Viaje Alboral, las carabelas partieron hacia La Gomera siguiendo la ruta del Descubrimiento.

El tercer acto de importancia fueron las reuniones, que se celebraron en Londres, los días 30 y 31 de octubre de 1991, del Comité Técnico Internacional de la Gran Regata Colón 92 V Centenario. Se desplazó a la Capital del Reino Unido una representación de Instituciones de esta isla, integrada por el Consejero de Turismo del Cabildo Insular

de Gran Canaria Andrés Herrera Trujillo; el Concejal de Turismo del Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria, Dalmacio Benítez Cruz; el Ingeniero de la Junta de Obras de los Puertos de La Luz y de Las Palmas, José Antonio García Laín y el Adjunto de Relaciones Exteriores de la misma, Juan Francisco Martín; el Director de la R.S.E. de A.P. de Las Palmas, Nicolás Díaz-Saavedra de Morales y el representante en Las Palmas de Gran Canaria para la Gran Regata Colón 92, Coronel Julián Becerro Mamblona.

Las referidas reuniones tuvieron lugar en el Swallow International Hotel, donde, desde hace años, desarrolla sus convenciones la Sail Training Association, que colaboró activamente con el I.T.C. en la organización, control y desarrollo de la Gran Regata que, indudablemente, ha sido la más importante competición de veleros de la Historia, en la que participaron barcos de casi todas las naciones del Mundo.

En la reunión fueron tratados múltiples asuntos técnicos, de los que en concreto afectaron a Gran Canaria la necesidad de que la infraestructura portuaria estuviese preparada para recibir el gran número de embarcaciones que habría de arribar al Puerto de La Luz y que el programa de actos protocolarios, culturales, sociales y deportivos fuese confeccionado y remitido a la Comisión. Participaron delegaciones de España —en la que estaban integradas las de Gran Canaria y de Tenerife—, Portugal, Italia, Puerto Rico, Estados Unidos y Gran Bretaña.

En la tarde-noche de 31 de octubre, último día de reuniones, el Presidente de la Comisión Nacional del V Centenario Luis Yáñez, conjuntamente con el Embajador de España, Felipe de La Morena Calvet, ofrecieron una espléndida recepción en la Embajada, en la que presentaron oficialmente la Gran Regata. Asistieron alrededor de cuatrocientas personas que mostraron gran interés por tan importante prueba náutica. En el transcurso de la recepción y en un aparte que tuvo lugar en un salón, la representación de Gran Canaria fue recibida en audiencia por el Sr. Yáñez a quien acompañan el Embajador y su distinguida esposa María Teresa «Maichi» Casado, que conoce perfectamente la Isla por haber pasado temporadas y donde conserva buenas amistades. Fueron entregadas al Sr. Yáñez y al Embajador cartas protocolarias del Presidente del Cabildo Insular así como varios obsequios. Pese a que la audiencia fue especial para la representación grancanaria, se añadió a la misma Pedro Doblado Claverie, miembro de la representación tinerfeña quien, extemporáneamente y con dureza, hizo patente la indignación que había producido en su Isla el hecho de que el buque «Guana-

haní», en el que regresaba de América la expedición de estudiantes denominada «Aventura 92», hubiese desviado su ruta, cuyo destino era Tenerife, a Gran Canaria, pese a que la razón de dicho cambio fue consecuencia de haber recogido, de un pesquero español al Sur del Archipiélago, un marinero herido en accidente, al que trajo al Puerto más cercano, a toda máquina.

Preciso parece puntualizar que la ruta inicial de la Gran Regata excluía a las Islas Canarias. Ello dio lugar a que la Junta Directiva de R.S.E. de A.P. acordara que su entonces Director D. Diego Cambreleng Mesa, haciendo uso de la relación amistosa que le unía a S.M. El Rey Don Juan Carlos I, elevase un respetuoso escrito rogando que interpusiese sus buenos oficios ante la Comisión Internacional para que las Islas de Gran Canaria y de La Gomera tuviesen el protagonismo que históricamente les corresponde. El escrito fue redactado en los siguientes términos:

Señor:

La Junta Directiva de esta Real Sociedad Económica de Amigos del País de Las Palmas ha tenido conocimiento del avance del programa de escalas de la Gran Regata Colón 92, en el que no aparecen incluidas las que deberían corresponder a las Islas de Gran Canaria y La Gomera, en las que el Almirante recibió indispensable apoyo para culminar su aventura.

Tal exclusión aparta de la realidad histórica la ruta a seguir por la mencionada Regata e ignora la fundamental participación de Canarias en el Viaje Alboral, tal y como aparece reflejada en el Diario de Navegación del Descubridor.

Siendo España uno de los países integrados en la organización del referido evento, la Directiva de esta Real Sociedad, se atreve a suplicar la alta intervención de Vuestra Majestad ante la Comisión Organizadora, en favor de que sean incluidas en el programa de dicha Regata, las escalas en Gran Canaria y La Gomera.

Dios guarde a Vuestra Majestad muchos años.

Las Palmas de Gran Canaria, a veinte y siete de noviembre de mil novecientos ochenta y seis.

No es posible afirmar que dicho escrito resultare determinante para que el itinerario definitivo de la Gran Regata incluyese el Archipiélago canario, pero ahí queda el dato.

El cuarto acontecimiento y éste es uno de los que se puede decir que los nacidos no volverán a ver en su vida, fue la arribada al Puerto de La Luz de la bien llamada «Armada Increíble» o Gran Regata Colón 92 que, desde luego, fue un grandioso evento para la Ciudad y su Puerto, en cuya organización participó la R.S.E. de Amigos del País de Las Palmas, muy en particular en cuanto a la preparación del programa de actos con que fueron agasajados los miles de tripulantes de los 108 veleros que arribaron. El Muelle de Santa Catalina, al que fueron atracados los de la clase A o grandes veleros: el chileno «Esmeralda», el holandés «Urania», el italiano «Amerigo Vespucci», el mexicano «Cuahtemoc», el polaco «Frederic Chopin», el portugués «Sagres», el sueco «Falken», el ucraniano «Tovarich», el uruguayo «Capitán Miranda» y el español «Juan Sebastián Elcano», se convirtió en un alegre punto de encuentro de cientos de miles de ciudadanos que quisieron disfrutar de un espectáculo marinero de muy difícil repetición. Los buques, la mayoría de ellos Escuela, empavesados con multicolores gallardetes componían un atractivo panorama de obligada contemplación ya que simbolizaban los años heroicos de la navegación, de los descubrimientos y de las grandes gestas. No en vano la Gran Regata Colón 92 fue ideada para conmemorar el más importante de los descubrimientos de la Historia.

La vistosidad de los grandes veleros convirtió al Muelle de Santa Catalina en un multitudinario paseo en el que mayores y chicos se extasiaban contemplándolos así como a las tripulaciones enzarzadas en las faenas propias de su actividad. Los barcos estuvieron en Puerto cinco días, en los que los marinos fueron agasajados incesantemente por Corporaciones oficiales e Instituciones culturales. Se organizaron verbenas populares en la que la población confraternizó con los visitantes y diversas fiestas sociales de mayor empaque. Una de ellas, un cocktail celebrado en El Gabinete Literario de Las Palmas, sirvió para hacer entrega de trofeos y recuerdos a los Comandantes de los veleros, para lo que fueron expresamente invitados. La R.S.E. de Amigos del País de Las Palmas hizo entrega de una salvilla de plata de ley al Comandante del «Hispania», un balandro de la clase «maxi» perteneciente a la Armada, que fue la primera embarcación española que arribó al Puerto de La Luz, razón por la que ganó dicho trofeo.

El día 12 de mayo los barcos largaron velas para hacerse a la mar, rumbo a La Gomera, en cuyas aguas se reunieron con los que habían estado en el Puerto de Santa Cruz de Tenerife para tomar la salida y continuar la regata hacia la Isla de Puerto Rico. El espectáculo de la

partida de los veleros, desde el Puerto de La Luz, bajo un radiante sol de medio día, resultó asimismo inenarrable. En los muelles y en la Avenida Marítima se había congregado una abigarrada multitud para despedirlos alegremente, agitando banderas. Varios remolcadores lanzaban al aire potentes chorros de agua y un gran número de embarcaciones deportivas, a motor y a vela, acompañaba a cada gran velero hasta la bocana del Puerto y regresaba rápidamente para repetir la operación con el siguiente. Alguno de los grandes barcos, que llevaba banda de música, salía al son de alegres marchas militares. Los mercantes atracados a los muelles hacían sonar sus sirenas y así, lentamente, la «Armada Increíble» fue desvaneciéndose en el horizonte.

El quinto evento en el que participó la R.S.E. de Amigos del País de Las Palmas fue el viaje que hizo a la isla de Puerto Rico para recibir a los tripulantes de los veleros españoles partícipes en la Gran Regata Colón 92 y entre ellos los dos de Canarias, el «Isla de Gran Canaria» patroneado por Antonio Arias Megías y el «Isla de Fuerteventura» patroneado por Tomás Machín. La Comisión, que estuvo integrada por los representantes del Cabildo Insular de Gran Canaria, los Consejeros Alfonso Armas Ayala y Andrés Herrera Trujillo y el Técnico Eloy Martín Franco, el Industrial Francisco Herrera Rodríguez y el Director de la R.S.E. de Amigos del País Nicolás Díaz-Saavedra de Morales, partió de Gran Canaria el día 9 de junio hacia la mencionada isla del Caribe donde fue recibida por la Jefe de Protocolo del Gobierno de Puerto Rico, Estela Ruano, que luego de facilitar todos los trámites de entrada en el País puso a disposición de los visitantes dos grandes limousinas del Gobierno, que los llevaron al Hotel «Condado Plaza» donde habría de alojarse durante su estancia en San Juan. Por la noche la comisión fue invitada a una recepción a bordo del «Juan Sebastián Elcano», siendo recibida por el Comandante acompañado de Oficiales superiores del buque. Este comunicó la desagradable noticia de que el Departamento Federal de Agricultura había incautado e incinerado las ocho palmeras de la especie «Phoenix Canariense» que en representación de cada isla canaria había transportado el Buque-Escuela por encargo del Vicepresidente del Cabildo Insular de Gran Canaria, Jesús Gómez Rodríguez, para ser plantadas en acto oficial en el famoso Jardín Botánico de aquella isla, como recuerdo del V Centenario de la aportación de Gran Canaria al Descubrimiento de América. Según comentó, la razón de la quema fue debida a que no se habían cumplido las normas fitosanitarias exigidas para la entrada de plantas en Puerto Rico, que son rigurosísimas. A bordo se encontraban numerosas personalidades,

entre ellas el Embajador de España Sr. de Tena y esposa, Luis Ayesta y esposa, el Comandante del maxi «Hispania» Sr. Rodríguez Toubes que, como se ha dicho anteriormente, ganó la salvilla donada por la R.S.E. de Amigos del País.

Al día siguiente los integrantes de la comisión nos dirigimos al Palacio «La Fortaleza» residencia del Gobernador. Es reconstrucción del anterior que era de la época de la anexión de la Isla por Castilla. En el vestíbulo de acceso se conserva una cancela de hierro rematada por las armas de España. El titular nos recibió con especial diferencia. Explicó que no había concedido audiencia a ningún Comandante de buque por ser más de doscientos los partícipes en la Gran Regata. El Gobernador Rafael Hernández Colón, Catedrático de Universidad, es persona muy culta, sencilla y agradable. Se mostró interesado cuando se le comentó sobre las similitudes de habla, arquitectónicas y hasta económicas que vinculan Puerto Rico con Canarias, que no en vano la isla caribeña fue colonizada por familias procedentes del Archipiélago. Alfonso Armas invitó al Gobernador a visitar Gran Canaria para estar presente el 12 de octubre, en la solemne conmemoración del V Centenario. El Sr. Hernández Colón fue obsequiado con diversos regalos, entre ellos una colección de libros publicados por la R.S.E. de Amigos del País de Las Palmas. Por la tarde asistió a la recepción oficial que el Gobierno del Estado Libre Asociado de Puerto Rico ofreció a los Comandantes, Patrones y representaciones de la Gran Regata Colón 92, en el Centro de Recepciones del Gobierno, que es un magnífico y amplio inmueble, rodeado de jardines, sito en las cercanías del Puerto. Allí encontramos a nuestro paisano Antonio Arias Megías, que según indicó, sería el ganador de la etapa Canarias-Puerto Rico en los balandros de la clase del que patroneó. Se quejó amargamente de que el Gobierno de Canarias no hubiese otorgado subvención a su «Isla de Gran Canaria» y sí, con largueza, al «Isla de Fuerteventura».

En el gran vestíbulo del Centro de Recepciones, desde donde arranca una noble escalera de mármol blanco para acceder a la planta alta, se encontraban el Gobernador, el Presidente del Senado y otras autoridades de la Isla que fueron dando la bienvenida a cada uno de los más de quinientos invitados. Cuando tocó turno a la comisión de Gran Canaria el Sr. Hernández Colón nos reconoció y dirigió amables palabras de bienvenida, haciendo un gesto al maestro de ceremonias en el sentido de que no hacía falta que nos presentara. Accedimos al gran salón, que es impresionante por sus proporciones, donde fue servida una magnífica cena fría. Hubo varios discursos oficiales, todos en espa-

ñol y en el acto tuvimos ocasión de saludar a todos los personajes importantes del grupo español y entre otros al Comandante del velero «Falkland», quien me dijo que como las fiestas de la Gran Regata en Gran Canaria no había habido ninguna. Sin embargo, y en honor a la verdad hay que decir que las de Puerto Rico las igualaron.

El jueves día 11, Alfonso Armas y yo sostuvimos una larga conversación en la que tratamos la conveniencia de que Las Palmas de Gran Canaria se hermanase con San Juan de Puerto Rico, habida cuenta que ambas ciudades están al «cuidado» del Sr. San Juan, aprovechando que en 1993 se habrá de conmemorar el Quinientos Aniversario del descubrimiento de esta última isla, por Colón. Puede organizarse un intercambio de actividades culturales y deportivas para que sus respectivos habitantes conozcan las características y «modus vivendi» de una y otra. Una semana de Puerto Rico en Gran Canaria puede resultar muy interesante y llevar a aquella isla una exposición itinerante de El Museo Canario, libros, fotografías y litografías de Gran Canaria, todo ello aderezado con un ciclo de conferencias y la implantación de un monumento al emigrante canario, cuya ausencia es notoria, podría ser una digna aportación de esta isla al referido Quinientos Aniversario de aquella.

Por la tarde, asistimos en el Teatro «Montada» a una función del Ballet de Puerto Rico, organizada con motivo de la estancia de los barcos de la Gran Regata. Allí fuimos presentados al Alcalde de San Juan de Puerto Rico, Héctor Ruiz Acevedo, persona muy agradable que como todos se interesó por nuestro viaje, estancia y por Canarias. Luego de obsequiarnos con un vino blanco español, nos pasaron a platea desde donde contemplamos el magnífico espectáculo de Ballet. En el entreacto nos presentaron al Presidente del Tribunal Supremo, Juan R. Torvella, que hizo la Gran Regata patroneando el balandro representativo de Puerto Rico. Había pasado por Tenerife y nos dijo que estaba enterado de lo bien que estuvo la estancia de los veleros en Gran Canaria.

El viernes 12 por la mañana, nos dirigimos a la Alcaldía en coches oficiales puestos a disposición de la comisión. El Ayuntamiento tiene su sede en un edificio en la parte antigua de la ciudad. El alcalde atentosísimo nos recibió inmediatamente, nos colocó a su alrededor, se sentó en su mecedora y nos habló de temas diversos dando cierta sensación de serenidad y distensión. Alfonso Armas le indicó la idea del hermanamiento entre San Juan de Puerto Rico y Las Palmas de Gran Canaria.

También le habló de organizar una semana canaria en San Juan y una Puertorriqueña en Las Palmas de Gran Canaria, idea que apreció. El Sr. Acevedo nos obsequió con varios regalos y recibió con mucho agrado una bandeja de plata, con inscripción alusiva, que le entregó Alfonso Armas, así como libros de la R.S.E. de Amigos del País y otros presentes. Al terminar la audiencia un Concejal bastante docto nos acompañó a visitar la Catedral de San Juan. A renglón seguido fuimos a almorzar a un restaurante típico invitados por el Secretario de Estado, General Salvador Padilla, a quien acompañaba su séquito. Luego del almuerzo nos trasladamos al Cementerio Viejo de San Juan, que está en los aledaños del Fuerte de San Felipe de El Morro. El camposanto es pequeño y precioso por los magníficos monumentos funerarios que lo adornan, todos en mármol blanco. Lo llaman «El Contemplado», por unos versos de Pedro Salinas, el poeta español exiliado que vivió y murió en aquella isla y en este cementerio está enterrado. Ante su tumba se congregó un buen número de catedráticos y profesores de la Universidad ya que se trataba de un acto relacionado con su aniversario. Hubo varias intervenciones orales, entre ellas una, bellísima, de Alfonso Armas que emocionó a muchos de los presentes, y ofrenda de coronas de flores ante la tumba de Salinas, en la cinta de una de ellas se podía leer «Cabildo Insular de Gran Canaria». Al término de tan excelso acto regresamos al hotel, para desde allí salir hacia el Teatro de Festivales del Centro de Bellas Artes, donde la Sociedad Española del V Centenario ofreció un concierto de Zarzuela de América y de España. Con este concierto finalizaron los actos del programa que nos había llevado a Puerto Rico.

No se puede dudar que la presencia en Puerto Rico de la Comisión de Gran Canaria constituyó un éxito, no sólo porque mantuvo bien alto el nombre de la isla, sino porque sembró la semilla de un posible hermanamiento entre las capitales de ambas islas, que sirva para renovar la intensa relación que en el pasado hubo entre las mismas en base a la identidad de ambiente, de costumbres y sobre todo de idioma y de religión.

El sexto evento en el que tuvo participación la R.S.E. de Amigos del País fue la conmemoración de los Quinientos años de la llegada de Cristóbal Colón a Gran Canaria en el transcurso del Viaje del Descubrimiento de América, que coincidió con la estancia en Puerto del intrépido Capitán Etayo, con su «Niña III».

Con acertado criterio el Cabildo Insular de Gran Canaria adoptó el acuerdo de conmemorar el V Centenario de la arribada de Cristóbal Colón a Gran Canaria en el transcurso del Viaje Alboral. Tal hecho tuvo lugar el 25 de agosto de 1492 (en realidad y a tenor del calendario Juliano que regía en aquel momento, dicha arribada fue el día 15 de dicho mes). Según el extracto del Diario, la razón de su arribada fue la de encontrar una carabela que sustituyera a «La Pinta», que venía en muy malas condiciones de navegación, hasta el punto que la había dejado en un lugar de la costa del Norte de la Isla para que su tripulación llevara a cabo las necesarias reparaciones de emergencia.

Cristóbal Colón, que estuvo una semana en Gran Canaria, no sólo reparó «La Pinta» con esfuerzo personal, el de sus hombres y la posible ayuda de artesanos residentes en la Isla, sino que le colocó un nuevo timón, hecho con maderas de Gran Canaria y aprovechó para cambiar el aparejo de «La Niña», que de latino pasó a ser redondo.

La indicada fecha se recordó con un solemne acto en el que el Cabildo Insular y otras Instituciones ofrendaron coronas de flores ante el monumento al Descubridor. Seguidamente El Gabinete Literario de Las Palmas ofreció un agasajo durante el que se homenajeó al Capitán Etayo llegado al Puerto de la Luz en su «Niña III», réplica fiel de la carabela utilizada por Colón, con la que ha llevado a cabo una histórica reproducción del Viaje del Descubrimiento, no sólo en cuanto a calendario y lugares de recalada, sino con similares medios de navegación, lo que hace que su aventura, emprendida junto a once tripulantes entre los que se encuentra el joven grancanario José Gabriel de Armas Hernández, deba ser considerada, si no una heroicidad, sí una entusiasta y atrevida empresa.

Entre otros actos, el programa conmemorativo incluyó una conferencia del propio Carlos Etayo Elizondo y un recital de piano del ilustre concertista Pedro Espinosa, que tuvieron lugar en el salón de actos de la Casa-Museo de Colón.

El domingo 30 de agosto, se ofició una Misa en la ermita de San Antón Abad a la que asistió la tripulación de «La Niña III» para, seguidamente, participar en el primer desfile marítimo que se ha celebrado en aguas de Canarias, en el que intervinieron las cuatro Marinas: Armada, Mercante, Pesquera y Deportiva, que constituyó un vistosísimo espectáculo, ya que un gran número de embarcaciones empavesadas navegó de Sur a Norte, paralelo a la Avenida Marítima, aprovechando que soplabla viento del Este, lo que fue contemplado desde

tribunas montadas al efecto para Autoridades y público, que acudió masivamente y disfrutó con tan vistoso despliegue.

El Cabildo Insular de Gran Canaria ofreció una cena de despedida al Capitán Etayo, sus compañeros y otros invitados en el Restaurante del Gran Casino de Las Palmas, sito en el Hotel «Santa Catalina». En el transcurso de la misma se entregaron diversos obsequios y recuerdos a Carlos Etayo. El Director de la Real Sociedad Económica de Amigos del País, Nicolás Díaz-Saavedra de Morales dirigió unas palabras alusivas a la aventura emprendida por los intrépidos navegantes, felicitándoles por tan destacada iniciativa y deseándoles el mayor de los éxitos en su culminación, haciendo entrega al Capitán Etayo de la Medalla de Plata al Mérito de los Amigos del País, distinción que fue muy agradecida por el indómito y septuagenario Marino.

El séptimo evento en el que intervino activamente esta Institución fue la brillante conmemoración del 12 de octubre de 1992, coincidente con la del V Centenario del Descubrimiento de América.

En reunión con la Real Sociedad Económica de Amigos del País, celebrada el día 25 de agosto de 1992, se suscitó el tema de cómo lograr el mayor realce a la conmemoración de la aportación de Gran Canaria al Descubrimiento de América, con motivo del V Centenario de tan importante efemérides, habida cuenta la cercanía de dicha fecha. En el cambio de impresiones surgido, el Vicesecretario de la Institución Gabriel Cardona Wood alumbró la idea de que se invitara a presidir los actos principales del programa al Excmo. Sr. D. Cristóbal Colón de Carvajal y Gorosábel, XX Duque de Veragua, descendiente del Descubridor. La idea fue inmediatamente asumida por los Directivos presentes, que facultaron al Director para proponerla en la reunión de la Comisión Insular para el V Centenario que había sido convocada por el Presidente del Cabildo Insular de Gran Canaria para el día 16 de septiembre.

Constituida la Comisión Insular en la sede del Cabildo, bajo la Presidencia de Jesús Gómez Rodríguez, fue estudiado el programa definitivo de actos de la conmemoración del V Centenario del Descubrimiento de América. Por el Director de la R.S.E. de Amigos del País se hizo la propuesta de que la Corporación Insular invitara al Duque de Veragua a presidir los principales, propuesta que fue aprobada por unanimidad, quedando el programa redactado en los siguientes términos:

Día 8 de octubre, las 20 horas: Pregón de las Fiestas de La Naval por Jesús Gómez Rodríguez, Vicepresidente del Cabildo Insular de Gran Canaria, en la Sala principal del Castillo de La Luz.

Día 10, a las 22 horas: Verbena popular en los jardines del Castillo de La Luz.

Día 11, a las 10 horas: Regata de botes de vela latina, realizando la travesía tradicional. A las 18 horas, izada de las banderas de los países iberoamericanos, en el Castillo de La Luz.

Día 12, a las 10 horas: Misa conmemorativa en la Ermita de San Antón Abad. A la misma hora, salida de la Regata de la Hispanidad, de balandros de travesía. A las 11 horas, ofrenda floral ante el monumento a Cristóbal Colón. A las 14 horas, en el Muelle Deportivo, entrega de trofeos de la Regata. A las 20,30 horas, acto académico en el Teatro Pérez Galdós, con la intervención el escritor y diplomático Jorge Edwards y a continuación concierto a cargo de la Orquesta Filarmónica de Gran Canaria.

Día 13, a las 11,30 horas: Visita de las personalidades invitadas a lugares turísticos de la Isla. A las 19,30 horas, intervención del Dr. D. Rafael Hernández Colón, Honorable Gobernador del Estado Libre Asociado de Puerto Rico, en el Salón de Actos del Cabildo Insular de Gran Canaria, quien desarrollará el tema «El Descubrimiento de América».

Día 14, a las 12 horas: Fallo del concurso infantil sobre el Descubrimiento y encuentro con las culturas americanas.

Día 15, a las 19,30 horas: en la Casa-Museo de Colón, conferencia del Excmo. Sr. D. Cristóbal Colón de Carvajal y Gorosábel, Duque de Veragua y Almirante y Adelantado Mayor de las Indias, quien desarrollará el tema «La sorprendente aventura del cuarto viaje colombino». A las 20,30 horas, en la propia Casa-Museo de Colón, inauguración de la exposición de Jesús Arencibia «Colón y los olvidados».

Día 18, a las 9 horas: Regata de embarcaciones neumáticas Gran Canaria-Tenerife-Gran Canaria, organizada por la Liga Naval Española.

Días 19 al 23, a las 20 horas, en la Casa-Museo de Colón, ciclo de conferencias sobre «El Viejo Mundo encuentra al Nuevo Mundo», coordinado por el Dr. D. Francisco Morales Padrón.

Días 26 de octubre al 15 de noviembre: «América 500», regata Internacional de veleros entre Gran Canaria y Las Bahamas.

Días 16 al 30 de noviembre: A.R.C.'92. Regata Internacional de veleros entre Gran Canaria y Santa Lucía.

Días 30 de noviembre al 5 de diciembre, a las 20 horas, en la Casa-Museo de Colón, Coloquio de Historia Canario-Americana, coordinado por el Dr. D. Francisco Morales Padrón.

Por el Presidente de la Comisión Insular se encargó al Director y al Vicesecretario de esta Institución, Nicolás Díaz-Saavedra de Morales y Gabriel Cardona Wood, así como al Coronel retirado de Intendencia de la Armada, Julián Becerro Mamblona, que desempeñaran el papel de enlace entre los Duques de Veragua y los Vicepresidente y Consejero de la Corporación Insular, Jesús Gómez Rodríguez y Alfonso Armas Ayala, encargo que aceptaron gustosamente.

Desarrollo del Programa: El domingo 11 de octubre se reunieron en la Sala de Autoridades del Aeropuerto de Gran Canaria, Alfonso Armas Ayala y señora, Nicolás Díaz-Saavedra de Morales y señora, Gabriel Cardona Wood y señora y Julián Becerro Mamblona y señora. Al momento se les unieron el Alcalde de Telde, Aureliano Francisco Santiago Castellano a quien acompañaba el Cronista Oficial de dicha Ciudad y Vocal de esta R.S.E. de Amigos del País, Antonio María González Padrón. Momentos después desembarcaron del avión los Duques de Veragua, que fueron recibidos por la mencionada comisión a la puerta de la Sala de Autoridades. Después de saludarles pasaron a descansar unos momentos y departieron cordialmente con quienes les habían dado la bienvenida, recibiendo la Duquesa un hermoso bouquet de flores. Luego de firmar en los Libros de Oro del Ayuntamiento de Telde y del Aeropuerto, una vez despachado su equipaje, partieron hacia el Hotel «Santa Catalina», en el que tenían reservado alojamiento, en automóvil que había puesto a su disposición el Cabildo Insular. El Coronel Becerro se reunió posteriormente con los Duques para exponerles el desarrollo del programa de actos.

Lunes 12 de octubre: Aproximadamente a las diez de la mañana llegaron los Duques a la Ermita de San Antón Abad. Fueron recibidos por las primeras Autoridades, Cuerpo Consular y Directivos de Instituciones culturales. Una vez en la Ermita fueron situados en lugar de honor y comenzó la Misa oficiada por el Presbítero D. José Rodríguez y Rodríguez, quien pronunció una hermosísima homilía exaltando la efemérides y la actuación en América de las Administraciones Civil y Militar así como la colonización de los españoles y en particular la de los canarios y la evangelización llevada a cabo por la Iglesia Católica. La Misa fue amenizada por solistas de la Coral «Regina Coeli», dirigida

por su titular Sebastián Ramírez. Entre otras arias fue cantado el «Gloria» de la Misa «Pastorella» del Maestro Valle. Terminada la ceremonia religiosa, que fue repetición casi quinientos años más tarde de aquella Misa que el primer Cristóbal Colón oyera en el mismo lugar el domingo que permaneció en la Villa del Real de las Tres Palmas, los Duques y demás asistentes se trasladaron al emplazamiento del monumento al *Descubridor*, que aparecía enmarcado por astas con las banderas de todos los Países americanos, amén de la de España, de Canarias y de Gran Canaria. Una vez reunidos frente al monumento, comenzó el acto de ofrenda floral, colocando la primera corona su descendiente Cristóbal Colón por el Carvajal, con el Presidente del Cabildo Insular de Gran Canaria, Pedro Lezcano Montalvo, emocionante momento que fue muy aplaudido por los allí presentes. Finalizada la ofrenda floral, el Honorable Sr. Cónsul de la Argentina, Antonio Tomassini pronunció un discurso en nombre de los países americanos en el que, entre otras cosas importantes, señaló que «la fecha del 12 de octubre, según el cristal con que se mire, puede unir o dividir a los pueblos». El acto fue cerrado por el Presidente del Cabildo Insular de Gran Canaria con unas doctas palabras en el que resaltó que «lo que tenemos que celebrar no es una Fiesta de la Raza, sino una fiesta del mestizaje, de la mezcla, una fiesta popular de la solidaridad humana, de la existencia de Iberoamérica y del esfuerzo común y colectivo para que todos los pueblos encuentren la felicidad». Concluido el acto, los Duques y algunos de los presentes se dirigieron al Gabinete Literario donde fueron obsequiados con refrescos y la Duquesa con un hermoso ramo de flores. Luego de visitar los distintos salones de la Casa los Duques se retiraron al Hotel.

Inmediatamente el Presidente del Cabildo Insular Sr. Lezcano Montalvo, el Vicepresidente Sr. Gómez Rodríguez, los Consejeros Sres. Armas Ayala y Herrera Trujillo, el Alcalde de Telde, Sr. Santiago Castellano, el Director y el Vicesecretario de la R.S.E. de Amigos del País, Sres. Díaz-Saavedra de Morales y Cardona Wood y el Cronista de Telde, Sr. González Padrón, se reunieron nuevamente en el Aeropuerto de Gran Canaria para recibir al Honorable Sr. Dr. Rafael Hernández Colón, Gobernador del Estado Libre Asociado de Puerto Rico y esposa que llegaban a la Isla para tomar parte en alguno de los actos del programa para la conmemoración del V Centenario. Una vez recibido a la puerta de la Sala de Jefes de Estado, tuvo lugar una improvisada rueda de prensa con periodistas que acudieron al recibimiento y luego de otra corta reunión con Autoridades y Directivos de Instituciones cultu-

rales, en la que se trató del interés de institucionalizar tanto el intercambio cultural entre las islas de Gran Canaria y Puerto Rico, como el hermanamiento de las Ciudades Capitales de las mismas, los Sres. de Hernández Colón se dirigieron a su alojamiento en el Hotel «Santa Catalina» en automóvil dispuesto por el Cabildo Insular de Gran Canaria. A las 20 horas tuvo lugar el acto académico en el Teatro Pérez Galdós, en el que intervino el famoso escritor y diplomático chileno Jorge Edwards, que dictó una hermosa lección de confraternidad hispanoamericana. Seguidamente, la Orquesta Filarmónica de Gran Canaria ofreció un concierto en el que interpretó el Poema sinfónico «Descubrimiento de América» («Arribo a América» del Maestro B. Valle, la «Fantasía para un gentilhomme» de J. Rodrigo y «Sinfonía India» de C. Chaves. Dirigió la Orquesta el Maestro Francisco Cortis y actuó como solista Carlos Oramas.

Terminado el acto al que asistió numeroso público, el Cabildo Insular ofreció una cena en el Hotel «Santa Catalina» a los ilustres invitados, Autoridades, Cuerpo Consular y Presidentes de Instituciones culturales a la que asistieron acompañados de sus esposas. La cena transcurrió en un ambiente agradable y distendido.

El 13 de octubre el Cabildo Insular puso un autobús a disposición de los invitados que los trasladó a la zona turística de Maspalomas. Luego de un amplio recorrido con parada en el Hotel «Riu Palace» para disfrutar de la hermosa vista de las dunas y playa de Maspalomas y para tomar café, el grupo continuó a la urbanización de Puerto Rico y al Puerto de Mogán, donde fue recibido por el Alcalde de la localidad que ofreció un almuerzo en el Hotel «Club de Mar», en el que se degustó pescado de la zona, transcurriendo el agasajo en un clima amistoso. A media tarde se regresó a Las Palmas de Gran Canaria.

A las 19 horas, en la Presidencia del Cabildo Insular el Dr. Hernández Colón suscribió con el Presidente de la Corporación un protocolo de intercambio cultural entre Puerto Rico y Gran Canaria y recibió de manos del Alcalde de la Ciudad, José Vicente León Fernández el preacuerdo de hermanamiento de Las Palmas de Gran Canaria con San Juan de Puerto Rico. A continuación, en el Salón de Actos de Palacio el Dr. Hernández Colón pronunció una importantísima conferencia que fue muy del agrado de los asistentes. En el transcurso del cocktail que siguió a la conferencia el Dr. Hernández Colón y Sra. recibieron diversos obsequios, entre ellos un grabado del conocido pintor Alberto Manrique de Lara representando un paisaje, que le fue entregado por

la R.S.E. de Amigos del País, y que aceptó muy complacido. Finalmente, el conferenciante, su esposa, los Duques de Veragua, que habían ocupado lugar preferente en el Salón de Actos, e invitados asistieron a una cena ofrecida por la Corporación en el restaurante «Churchill», que se distinguió por la exquisitez del menú y elegancia del servicio.

Miércoles 14 de octubre: En este día el acto principal consistió en el almuerzo que la R.S.E. de Amigos del País ofreció en el Real Club de Golf de Las Palmas a los Duques de Veragua y a los Sres. de Hernández Colón, así como a Autoridades, representaciones de Instituciones culturales y a miembros destacados de la sociedad canaria. El almuerzo había sido cuidadosamente preparado, encargándose del protocolo el Vicesecretario Sr. Cardona Wood. Previamente, se sirvió un aperitivo en la terraza cubierta del Club, pasando a continuación los invitados al comedor que aparecía bellamente decorado y en un elegante pero distendido ambiente transcurrió el almuerzo. Finalizado éste, los invitados se trasladaron al salón principal donde fueron servidos café y licores. La reunión resultó tan grata que los últimos invitados abandonaron las instalaciones del Golf cerca de las siete de la tarde. Los invitados de honor, antes de abandonarlo, recorrieron las instalaciones, contemplando los valiosos trofeos que se exhiben en sus vitrinas y sorprendiéndose de que alguno hubiese empezado a disputarse en 1893, por lo que se les explicó que éste es el Club de Golf Decano de España. Antes de concluir la reunión, el Director de la R.S.E. de Amigos del País Sr. Díaz-Saavedra de Morales, acompañado de los Directivos Sres. Melián García, Esteva Arocena, Cardona Wood, González Padrón, Morales Torres y Massieu Cambreleng, hizo entrega al Duque de Veragua y al Dr. Hernández Colón de la Medalla de Plata de la Institución, en atención a los méritos propios de ambos y a los que corresponden, por estirpe, al primero y por el mero hecho de haber conseguido que se declarase la lengua española como la oficial de Puerto Rico, al segundo. Los homenajeados agradecieron vivamente tal distinción. Además, a D. Cristóbal Colón de Carvajal y Gorosábel se obsequió con un grabado de Alberto Manrique de Lara y a ambos personajes con ejemplares de las publicaciones de esta R.S.E. de Amigos del País. Los Sres. Hernández Colón marcharon al Aeropuerto para tomar el avión de regreso a Puerto Rico y los Duques de Veragua se retiraron al Hotel «Santa Catalina» donde cenaron en privado.

Jueves 15 de octubre: Alrededor de las 11,30 de la mañana, el Duque de Veragua, acompañado del Vicepresidente del Cabildo Insu-

lar, Sr. Gómez Rodríguez y del Coronel Sr. Becerro Mambiona giró visita al Il. historiador, especialista en temas colombinos, Néstor Álamo Hernández, que se encuentra internado en la Clínica «Santa Catalina» como consecuencia de su delicado estado de salud y avanzada edad. El Duque estuvo muy cariñoso con el Sr. Álamo que agradeció muy vivamente la deferencia que tenía con él. Seguidamente el Duque, acompañado por el Coronel Becerro se dirigió al Museo Canario, en cuya puerta fue recibido por el Presidente de la Institución Lot-har Siemens Hernández, acompañado del Vicepresidente Nicolás Díaz-Saavedra de Morales, también Director de esta R.S.E. de Amigos del País. El Duque mostró extraordinario interés por las diferentes colecciones, en especial por la de Antropología, habiéndole llamado poderosamente la atención las momias embalsamadas de canarios prehispánicos que allí son exhibidas así como la extensa colección de cráneos cromagnoides. Antes de finalizar la visita, el Duque de Veragua firmó en el Libro de Honor del Museo y recibió como obsequio varios libros sobre temas de investigación canaria. A continuación el Duque, acompañado por los Sres. Díaz-Saavedra y Becerro se dirigió al restaurante del Jardín Canario, donde se les unió la Duquesa, para almorzar en privado. Concluido el almuerzo, los Duques se retiraron al Hotel «Santa Catalina» para luego de descansar, desplazarse a las ocho de la tarde a la Casa-Museo de Colón, donde, ante numeroso auditorio el Duque dictó una importante conferencia explicando los avatares que sufrió su ilustre antepasado, el Almirante de la Mar Oceana, en el cuarto y último viaje que hizo al Nuevo Continente, en cuyo periplo, al igual que en el primero y en el segundo, reparó y repostó sus naves en esta Isla de Gran Canaria. Terminada la disertación, el Duque acompañado del Presidente del Cabildo Insular, Sr. Lezcano Montalvo, del Vicepresidente Sr. Gómez Rodríguez y de los Consejeros Sres. Armas Ayala y Angulo González, quien hizo la presentación del artista y su obra, a los que se unió el Viceconsejero de Cultura del Gobierno de Canarias Sr. Ramos Camejo y el Director General de Cultura Sr. Díaz-Bertrana Marrero, presidió la inauguración de la exposición «Colón y los Olvidados», integrada por ochenta y seis lienzos pintados por el insigne artista grancanario Jesús González Arencibia, quien ha idealizado los rostros de los hombres de mar que acompañaron a Colón en el Viaje del Descubrimiento y cuyos nombres, con escasas excepciones, han sido prácticamente ignorados por la Historia. Finalmente, los Duques cenaron con un grupo de amigos entre los que se encontraban el que relata, Director y Vicesecretario de esta Institución Sres. Díaz-Saavedra de Morales y Cardona Wood y el Coronel

Becerro Mamblona, con sus esposas, cena que tuvo lugar en el British Club de esta Ciudad.

Viernes 16 de octubre: A las 12,30 de la mañana el Duque de Veragua se reunió en el hall del Hotel «Santa Catalina» con el Director y con el Vicesecretario de la R.S.E. de Amigos del País para cambiar impresiones sobre los actos del día, que comenzaron con una detenida visita al Jardín Botánico «Viera y Clavijo». Cristóbal Colón en gesto amistoso decidió dejar el coche oficial y acompañar al que relata en el suyo particular. A las puertas del Jardín Botánico esperaba la bióloga Alicia Roca Salinas, quien dirigió con habilidad un interesante recorrido, mostrando las especies más curiosas y dando toda clase de explicaciones científicas y populares sobre las mismas. El Duque, que en todo ha mostrado un gran interés por conocer y enterarse, quedó gratamente sorprendido por lo que se le mostró y en especial por los dragos, pinos y otras especies autóctonas del Archipiélago, así como por el exótico jardín de cactus. Concluida la visita continuó la excursión hacia Teror, pasando por San Mateo. En la Villa, el Duque y acompañantes fueron recibidos por el Alcalde Juan de Dios Ramos Quintana y el Concejel de Cultura José Luis Yáñez, así como por el Patrono de la Santísima Virgen del Pino, Agustín Manrique de Lara y Bravo de Laguna, que había tenido la gentileza de invitar a los Duques a visitar la Casa-Museo de los Patronos. Inmediatamente pasaron a visitar el Santuario de la Virgen donde el Duque fue recibido por el Párroco Vicente Rivero Pérez, que les mostró, detenidamente la Iglesia, el Camerino de la Virgen y el pequeño Museo de Tesoros de la Basílica. El Duque admiró los adornos en plata tanto del Altar Mayor como del Trono de la Virgen. Luego siguió la visita a la Casa-Museo de los Patronos donde el Sr. Manrique de Lara dio todas clases de explicaciones sobre los objetos que allí se exhiben. Durante el transcurso de la visita llegó la Duquesa que, por haber pasado una mala noche, se incorporó al grupo a última hora. Una vez firmados por los Duques los Libros de Oro de la Villa de Teror y de la Casa-Museo de los Patronos de la Virgen, la comitiva, después de un corto paseo por el centro urbano, se dirigió al Parador de «San Matías» donde fue recibida por el Consejero de Excmo. Cabildo Insular, Alfonso Armas Ayala, acompañado de su esposa, quien ofreció un almuerzo a los ilustres visitantes y amigos, con lo que se dio por terminada la excursión, regresando los Duques al Hotel «Santa Catalina» no sin previamente recoger el Duque algunas castañas, que tanto abundan en Teror, para plantarlas en una de sus fincas en la Península.

Por la noche, atendiendo a invitación que le había cursado el Alcalde de Las Palmas de Gran Canaria, Sr. León Fernández, el Duque presidió el Concierto ofrecido por la Orquesta Filarmónica de Gran Canaria, dirigida por Alfred Walter, con los solistas Carole Farlay (soprano), Doro Cabrera (soprano), Guido Pikal (Tenor) así como la Coral Polifónica de Las Palmas, en el que fue interpretada la Sinfonía n.º 28 de Mozart, las cuatro últimas canciones de Richard Strauss y la Sinfonía n.º 2 de Félix Mendelsohn. El Teatro «Pérez Galdós» presentaba un lleno absoluto. El Duque estuvo flanqueado en el palco municipal por el Alcalde y el Consejero de Cultura del Cabildo Insular Sr. Angulo González y otras personalidades, quedando todos muy complacidos por la brillantez del concierto inaugural de la temporada.

Terminado el acto, el Duque se dirigió al British Club acompañado de la Duquesa y allí se unieron al grupo de amigos de costumbre para cenar en la intimidad. La reunión resultó muy animada, presentando el Club un agradable ambiente puesto que se celebraba un cocktail para los socios.

Sábado, 17 de octubre: A primera hora de la mañana los Duques de Veragua tenían previsto salir hacia la isla de Lanzarote, en visita privada. Fueron despedidos en el hall del Hotel por el Director y el Vicesecretario de la R.S.E. de Amigos del País y respectivas esposas. Los Duques expresaron su satisfacción por las muchas atenciones recibidas y por la brillantez de los actos en que habían participado e intercambiaron obsequios con los Directivos mencionados.

Según se desprende de este relato y de la documentación complementaria que ha quedado en los archivos de la Institución, la conmemoración del V Centenario del Descubrimiento de América en Gran Canaria, exceptuada la de Sevilla que fue presidida por SS.MM. los Reyes D. Juan Carlos I y Doña Sofía, ha sido una de las más brillantes de las celebradas en España, habida cuenta la importancia y variedad del Programa de actos y las personalidades invitadas a intervenir en los principales.



Réplica de la nao «Santa María» adquirida por una Fundación japonesa presidida por el empresario y sacerdote Haruki Kadokawa, que fue construida en España, con la mediación de la Sociedad Estatal para el V Centenario. Reprodujo el Viaje del Descubrimiento recalando en todos los lugares en los que estuvo Colón con su flota. Llegó al Puerto de la Luz, en Las Palmas de Gran Canaria, el martes seis de agosto de 1991.



Una comisión de la Directiva de la R.S.E. de Amigos del País de Las Palmas a bordo de la «Santa María» japonesa, en el acto de entrega de la Medalla de Plata al Mérito al Comandante de la nao, acto que tuvo lugar el día 12 de agosto de 1991, en el Puerto de La Luz en Gran Canaria.

VI

NAVEGACIÓN DE CRISTÓBAL COLÓN
POR AGUAS CANARIAS EN 1492

POR:
CARLOS ETAYO ELIZONDO

BASES PRINCIPALES

Base 1.^a:

Cristóbal Colón, para alcanzar las islas Canarias desde Palos, practicaba la navegación de altura, sirviéndose no solamente de las situaciones estimadas, sino de la obtención de la latitud por observación del sol en la meridiana, y de la Polar al alba u ocaso. Para lo que empleaba el cuadrante, astrolabio y probablemente algo análogo a la «Kamal» de los árabes.

En la 2^a mitad del siglo XV los pilotos que practicaban la navegación relacionada con los descubrimientos atlánticos, utilizaban en sus navegaciones de altura cuadrantes, o algo similar, con los que hallaban latitudes con errores que, ordinariamente, no les impedía alcanzar los archipiélagos de Madeira, Canarias o Azores¹. Considérese que ya en tiempos del Rey Alfonso X El Sabio de Castilla —siglo XIII— figuraban las latitudes de algunas ciudades y como el Infante D. Henrique de Portugal —que murió en 1460— se rodeó de famosos cartógrafos para incorporar sus conocimientos a la empresa de los descubrimientos, que aquel glorioso Infante comenzó hacia 1420². Se sabe que D. Henrique, encargó a su hermano, el Infante D. Pedro, que le llevara desde Italia cartas náuticas y relatos de viajes y se cree que entre aquel material se encontraba el libro de Marco Polo: *El Millione* y un mapa de Africa, Catay y Cipango³.

Existían, especialmente en Venecia, y el Vaticano, abundantes noticias sobre los países del Medio y Extremo Oriente, a través de Comerciantes, Viajeros y Misioneros⁴ y también procedentes de Embajadas que habían enviado al Papa algunos Monarcas de Oriente. Un embaja-

dor de Abisinia, del famoso Preste Juan habló con el Infante D. Henrique y parece probable le diera importantes informaciones sobre los medios náuticos que empleaban los pilotos musulmanes que frecuentaban los puertos etíopes del Mar Rojo y del Índico.

Información que debieron tener también algunos viajeros y comerciantes italianos que alcanzaron el Medio Oriente. Recuérdese que los árabes en sus navegaciones utilizaban desde antes del siglo XII la Kamal —análoga a la Ballestilla— con la que obtenían la latitud por la altura de la Polar con aceptable precisión⁵ y que sus pilotos disponían de cartas en las que figuraban las latitudes de principales puertos.

No sería difícil conseguir información al respecto a agentes italianos que bajo capa de comerciantes traficaran por puertos del Índico y reportaran sus informaciones a poderosos armadores que en Génova, Florencia y Venecia tenían como objetivo importantísimo alcanzar la Especiería por vía marítima⁶.

Informaciones que debieron de llegar a armadores y pilotos de la Península Ibérica de modo más directo, ya que al conquistar portugueses y castellanos el Suroeste de dicha península, capturaron importantes bases navales de árabes o musulmanes afines, en las cuales parece probable habría informaciones sobre cartografía e instrumentos náuticos utilizados por los pilotos musulmanes. Pilotos que en aquella época de guerra endémica naval serían capturados con alguna frecuencia, y algunos de ellos habrían pasado al servicio de los cristianos. Instrumento tan sencillo como una KAMAL, utilizado por los pilotos árabes en el Índico desde el siglo X, serían conocidos por algunos pilotos cristianos.

Todo esto ratifica la veracidad de lo que afirma Cadamosto, veneciano al servicio del Infante D. Henrique sobre que los portugueses en sus navegaciones (1455-56) usaban la brújula, mapas y sondas y que el CUADRANTE permitía una referencia aproximada al Polo Norte...⁷.

Y lo que dice Diogo Gomes, Capitán del mismo Infante: «*Yo tenía un cuadrante y tablas con las alturas del Polo Artico, mejor invención que la de las cartas*» y lo escribió en 1462⁸, y Según de Gandía, los conocimientos astronómicos de los portugueses se basaban en «Los Libros del Saber» de Alfonso X el Sabio y Diogo Gomes de Cintra fue el primer portugués que calculó en 1462, la latitud por medio del cuadrante y la Estrella Polar⁹.

Que Cristóbal Colón, bastantes años antes de 1492, estaba al día en los conocimientos de todo lo referente a navegaciones de altura es algo que no puede ponerse en duda. Su matrimonio con Felipa Monís de Perestrello le proporcionó información de primera mano sobre muchos viajes de Descubrimiento Portugueses; como informan Hernando Colón y Las Casas al especificar que su suegra le dio mapas y escritos de Bartolomé de Perestrello, que había sido gobernador de Porto Santo durante años cruciales en la empresa de Descubrir¹⁰. Colón residió en Porto Santo después de su matrimonio y allí debió informarse de su cuñado Pedro Correa de Cunha, que había sucedido a su suegro en el Gobierno de la isla. Y también de viejos pilotos retirados o de los que recalaban en sus viajes de Descubrimiento¹¹.

La misma adecuada precisión que ordinariamente tuvieron los pilotos portugueses dedicados a descubrir en la segunda mitad del siglo XV, la tuvo Colón y pilotos españoles que hubiesen navegado frecuentemente a Guinea. Resulta por lo tanto asombrosa la afirmación de Morison:

... El testimonio de sus propios diarios prueba que el simple método de encontrar la latitud de una observación meridiana de sol, ampliamente utilizado por los árabes en la «navegación en camello» del desierto era desconocido para Colón. Las observaciones de la Polaris para la latitud las hacía no poco frecuentemente en sus últimos dos viajes, pero estas observaciones, aunque «no muy malas» no eran de utilidad a su navegación, porque nunca conoció las correcciones adecuadas a aplicar». «Su Diario prueba que era incapaz de utilizar el Astrolabio en su primer viaje, y no existe evidencia de haber llevado tal instrumento en ningún otro. Los libros ilustrados también muestran a Colón tomando la altura solar o estelar con una ballestilla. Ese simple instrumento le hubiera sido más útil que un cuadrante de altura para tomar a la Polaris en bajas latitudes, pero nunca lo tuvo y, probablemente nunca vio uno¹².

Es cierto que en el «Diario de Colón» se cita poco al astrolabio o al cuadrante y quizás Morison echó de menos que cada fecha del «Diario» no viniera caracterizada por alguna latitud hallada en la meridiana o en la Polar. Pero esto tiene otras lógicas explicaciones. Lo que conocemos no es todo el «Diario de Colón» sino una síntesis que hizo un fraile dominico del mismo...

Por otra parte, es lógico que Colón hasta no haber consolidado el poder sobre las tierras descubiertas, temiera competidores y diése datos falsos sobre las que había hallado.

Con fechas 30 de octubre y 2 de noviembre, estando en el fondeadero que él llamó «Río de Mares», halló, el 30, no especifica a qué hora y el 2, de noche, con el cuadrante, que estaba a 42 grados de latitud. Y en la nota (81) en la que se comenta el hecho se lee:

Su latitud real es de 21 grados 06 minutos N. El intento de explicar tan descomunal error ofrece versiones para todos los gustos. Unos lo achacan a los escasos conocimientos colombinos sobre navegación de altura, mientras que otros lo consideran intencionado para mantener en secreto la situación de las nuevas tierras descubiertas ante las naciones rivales —Portugal— o ante sus propios compañeros de navegación¹³.

En mi opinión cualquiera que reflexione un poco rechazará el que la diferencia descomunal se deba a error de observación. Como se ha visto, Colón era conocedor de la navegación de altura y hasta un piloto que cogiera por primera vez un cuadrante, haría nada parecido. Tales disparates concuerdan con el silencio sobre observaciones: No había que orientar a posibles rivales. Quizás Colón determinó restar 20 a las latitudes que escribía en el Diario y así tendría por verdadera 22 grados Norte la latitud de dicho fondeadero; con lo que el error habría sido menor de 1 grado, conforme con lo ordinariamente creído.

Con fecha 3 de febrero de 1493 se lee en el «Diario»:

... Parecióle la estrella del Norte muy alta, como en el cabo de San Vicente. No pudo tomar la altura con el astrolabio ni cuadrante, porque la ola no le dio lugar...»¹⁴.

Este párrafo prueba que Colón practicaba la determinación de la latitud por altura de la Polar en sus navegaciones. En cuanto aprecia una altura de la Polar que considera la de un lugar de latitud conocida y deseada, intenta hallar la altura de la Estrella y pocas dudas puede haber de que él y los otros cuatro pilotos que carteaban en la «Niña» la hallarían frecuentemente¹⁵.

Ahora bien, qué se encierra dentro de la frase: *Parecióle la estrella del Norte muy alta, como en el cabo de San Vicente...* ¿Una simple apre-

ciación a ojo o que disponía de «algo» que le indicaba aproximadamente la altura de una estrella?

Recuerdo que los guardiamarinas del «Elcano», para no perder tiempo buscando el sol con el sextante, extendíamos la mano con el puño cerrado y apreciábamos de un golpe de vista el número de puños entre el horizonte y el astro a observar —creo recordar cada uno de mis puños eran once grados— ¿No harían los pilotos en tiempos de Colón algo parecido? Y al respecto viene a la mente la Kamal de los árabes¹⁶.

Y viene tanto más a la mente porque trabajando la estima de la navegación de las carabelas «Pinta» y «Niña» desde el 16 de enero de 1493 hasta el alba del 15 de febrero de dicho año, en que vieron por proa y a unas 5 leguas la isla de Santa María de las Azores, se ve que la latitud estimada cuando le pareció a Colón que la altura de la estrella polar era la del cabo de San Vicente, era de 32 grados Norte, ¡cinco grados menos que la de San Vicente y, que casualidad, esta misma —37 grados— es prácticamente la de la isla de Santa María citada!

Y Colón no se basa en dicha latitud estimada —32 grados— sino que hasta el alba del día 4 gana Este una cuarta al NE y después cae al Este hasta un poco más que el ocaso del día 7, corriendo el paralelo 37-48. ¡Durante 532 millas actuales! Y desde la noche del 7 al 8 hasta las 10.00 del 9 en que otra vez cae al Este y corre el paralelo hasta el alba del 12, en que comenzó a sufrir el temporal, hace rumbos de componente Sur y uno al Norte que le hacen perder 38 millas en latitud.

Desde la noche del 3 al 4 hasta el alba del 12 ha corrido pues los paralelos 37-48 y 37-10¹⁷.

El primero quizás intentando correr el paralelo 38 para alcanzar la isla de San Miguel, en las Azores, entre las latitudes 37-42 y 37-55, que tiene el Pico da Vara como buen punto de recalada —1.104 mts.

Y al no aparecer la isla después de navegar más de 500 millas, consideran que la han rebasado y vuelven a la latitud de cabo de San Vicente, a correr el 37-10, ya que es mejor para recalcar en puertos de Castilla, objetivo que perseguían con seguridad.

Indicio de ello son las reflexiones que hace el propio Colón con fecha 18.02.93 en el «Diario»:

...que aquella su navegación había sido muy cierta y que había carteadado bien, que fuesen dadas muchas gracias a Nuestro Señor, aunque se hacía algo delantero, pero tenía por cierto que estaba en la comarca de las islas de las Azores y que aquella era una de ellas. Y diez que fingió haber andado más camino para desatinar a los pilotos y marineros que cartearban, por quedar el señor de aquella derrota de las Indias...»

Reproducir la estima que hicieron entre el ocaso del día 12 hasta el alba del 15 lo considero imposible pues hay textos en que se lee: «Corrió en popa a donde el viento le quería llevar, sin haber precisado qué viento».

Otros en que habla de «lo más de la noche a palo seco» sin determinar tampoco la dirección del viento de temporal que le impedía dar vela.

Pero debe considerarse cierto que al alba del 15 vieron cercana la isla de Santa María de las Azores, que está en latitud Norte 37...

Es claro que en sus corridas de paralelo los pilotos observarían la polar e irían ratificando la bondad de lo que hacían. Si desearon correr el 38 y por su estima corrían el 37-48 parece que observaban la polar y hallaban la correspondiente latitud con errores menores de 30 millas; quizás del orden de 15.

Si quisieron bajar al 37, la latitud de San Vicente, la conocerían muy bien; y lograron correr el 37-10, según la estima; parece podríamos llegar a análoga conclusión.

Creo pues que puede concluirse:

- La navegación por estima no fue la determinante de las resoluciones que tomó Colón para alcanzar la latitud de las islas Azores, y tratar de recalar en alguna de ellas, sino la observación de la altura de la estrella Polar.
- A través de la misma eran capaces de seguir paralelos con errores del orden de 15 ó 20 millas.
- No creo deba dudarse que un año antes para alcanzar las Canarias desde Palos se sirvió de las grandes ventajas que proporciona el conocimiento de la latitud por la observación de la Polar.
- Es claro que los pilotos que regresaban de la Guinea o el golfo de este nombre conocían muy bien las latitudes de las islas de las Azores, y claro está la del cabo de San Vicente.

- El historial de los Pinzones hace muy probable el que por haber frecuentado la navegación a Guinea estuvieran prácticos en observar la Polar. Como debe suponerse en muchos pilotos de la región de Palos.

Base 2ª:

Los rumbos que da Colón en su «Diario» deben considerarse rumbos verdaderos.

Ya que hay datos que permiten afirmar que los pilotos de la segunda mitad del siglo XV conocían la declinación magnética y debe suponerse compensadas las agujas en los tres barcos de la flotilla descubridora que partió de Palos en agosto de 1492.

Así lo afirma D. Angel Díaz del Río en su ponencia ¹.

Y D. José María Martínez Hidalgo informa que ya en 1380 un poeta inglés menciona la declinación de la aguja; que en el mapa de Andrea Bianco de 1436 hay figuras que parecen señalar la declinación magnética.

Y que en un cuadrante que conserva el Museo de Insbruck, de 1551, las contiene también.

Y que en una carta grabada en Nuremberg en 1492, viene representada sin duda alguna².

BASE 3ª:

Capacidad náutica de la flotilla descubridora («Santa María, «Pinta» y «Niña» navegando en conserva), estableciendo las equivalencias: 1 milla Colón = 0,705 millas náuticas actuales; 4 millas Colón = 1 legua Colón = 2,82 millas náuticas actuales¹.

Vemos en el «Diario de Colón», que con buenos vientos favorables —Fuerza 5, 6, quizás 7— la citada flotilla y con cierta facilidad, durante varias horas velocidades de 11 y 12 millas por hora; o sea entre 7, 7,7 y 8,5 nudos. Y con bastante facilidad 10 millas por hora, o sea, 7 nudos.

Respecto a medias diarias, *con esta clase de vientos* hicieron entre 154 y 176 millas actuales² y con vientos de fuerzas 1, 2, 3, 4: de 3,4 nudos; en días de calma notable la media diaria sobrepasaba poco de 1 nudo.

Respecto a *vientos contrarios*, la «Santa María» y la «Niña» ciñeron unos 60 grados contra un viento «recio» y dando unos 4 nudos; el día 15 de diciembre de 1492, según texto del «Diario de Colón» en esta fecha. Y es claro que ello refleja la capacidad de ceñir de la flotilla, o sea del barco que menos ceñía de entre los tres: la «Santa María».

Respecto a la precisión de sus situaciones, puede admitirse en la estimada, después de unos 20 días navegando con buen tiempo y mayoría de vientos favorables tenía un error de unas 8 millas al día. Sus latitudes por la Polar < 20³.

Base 4^a:

Viento y corrientes que debieron afectar a la flotilla en su navegación.

VIENTOS

En el saco de Cádiz:

Dentro del saco de Cádiz dominan los Levantes y Ponientes. Con el nombre de Levante se designa a todos los vientos de la parte E, comprendidos entre el ENE y el ESE, y con el de Poniente a los que soplan entre el WSW y WNW.

Ponientes: ...nunca soplan con tanta fuerza ni persistencia como los levantes. Ceden a la puesta del sol.

Virazones y terrales: Los terrales y virazones son frecuentes dentro del saco de Cádiz durante el verano (...). La virazón se deja sentir con más fuerza y duración dentro del golfo de Huelva. Entabla la virazón de nueve a diez de la mañana por el S, refresca insensiblemente y va rolando al SSW y SW a medida que el sol asciende, adquiriendo su máxima intensidad durante la mayor fuerza del calor, para aflojar y correrse al Oeste con el descenso del sol y quedar en calma a las ocho o nueve de la noche. Después de dos o tres horas de calma, se inicia una ventolina de tierra, cuya fuerza aumenta con la frescura de la noche; alcanza su máxima intensidad en la madrugada y disminuye para reproducirse por la mañana el mismo giro.

El terral sopla por el NE dentro del golfo de Huelva. Las virazones dentro del golfo de Huelva empiezan por el SE y terminan por el NW¹.

Al Sur del paralelo del cabo Espartel: 35 grados, 47 minutos Norte:

Hasta el paralelo 34,5 grados Norte los diferentes Derroteros y Cartas de vientos no aportan datos. De este paralelo hacia el Sur deben de soplar Nortes hasta el paralelo 30 aproximadamente y con una frecuencia del 41 al 60%.

Y desde este paralelo hasta el del Sur de las islas Canarias, vientos del NE con análoga frecuencia².

Según el Derrotero Español nº 4, entre los paralelos 32, 33, durante el mes de julio deben de predominar los vientos del N y NE, aunque también soplan del E, S, SW, W y NW³.

Según el «Routing Chart» North Atlantic Ocean de julio de 1968/Carta nº 5.124 (8) correspondiente al mes de agosto:

Al este de las islas Madeira, en la ruta Palos Canarias:

- Soplaron vientos del Norte con una frecuencia del 55% del NE con una frecuencia del 40% del NW y W con una frecuencia del 5% restante.
- De 755 observaciones, un día hubo variables y un día de calma.
- El 68% de los vientos de componente Norte serían de fuerza 4, 5 ó 6 y un 28% de fuerza 1, 2 y 3. De fuerza 7, sólo un 0, 5% de dichos vientos.

En las islas Canarias:

- Soplaron vientos del NNE con una frecuencia del 50% del NE con una frecuencia del 36% del ENE con una frecuencia del 10% del NNW y E con una frecuencia del 4% restante.
- De 1.112 observaciones, un día hubo de vientos variables y un día de calma.
- Según el «Routing Chart» North Atlantic Ocean, de junio de 1963; carta nº 5.124 (8), correspondiente al mes de agosto.

En las islas Canarias:

- Soplaron vientos del Norte con una frecuencia del 12% del NNW con una frecuencia del 3% del NNE con una frecuencia del 45% del NE con una frecuencia del 30% del ENE con una frecuencia del 6% del ESE con una frecuencia del 2%
- Calmas 1% y variables 1%.
- De fuerzas semejantes a las dadas entre los paralelos 33 a 22 Norte; salvo para los de fuerza 7, cuya frecuencia sería 1% en vez de 0,5%.

Y según el Derrotero Español nº 4, editado por el Instituto Hidrográfico de la Marina; Cádiz 1984; en el gráfico de la pág. 8; vientos correspondientes al mes de julio reproduce rosas de vientos en Santa Cruz de Tenerife y en Cabo Jubi. Extrapolando a la zona entre Fuerteventura y Gran Canaria se ve que soplarían vientos del NW en proporción no despreciable.

Según la publicación nº 700 del U.S. Naval Oceanographic Office, titulada *Oceanographic Atlas of the North Atlantic Ocean*, sección IV, «Sea and Swell, 1970» existen en aguas de las islas Canarias, en verano, vientos del tercer cuadrante en un pequeñísimo porcentaje⁴.

Calmas entre las islas Canarias:

La zona de calmas generalmente se extiende 30 millas a sotavento de La Palma, 15 millas a Sotavento de Tenerife, y 25 millas a Sotavento de Gran Canaria. Divididas por ellas, «se refiere a las islas», las corrientes de aire al N. del Archipiélago, siguen la dirección de las costas sin volver a reunirse hasta larga distancia al S. del mismo, para formar la brisa o viento general, dejando en el intermedio grandes zonas de calma y ventolinás, interrumpidas por violentas rachas sumamente peligrosas...

Las calmas llamadas de La Gomera que se experimentan entre esta isla y la de Tenerife son muy temibles, pues la mar que alguna vez arbola en ellas ha ocasionado grandes averías en los aparejos de los veleros⁵.

Sobre los vientos en Gran Canaria:

*...al S. de la isla, hasta Punta Mogán, con Nordeste fresco se encuentra un viento del SW, llamado embate, cuya fuerza depende de la brisa (...). Junto a las costas alternan las brisas con los terrales, que no se dejan sentir a más de cuatro millas de ellas; su mayor fuerza es desde la una de la noche hasta el amanecer, que es cuando empieza a amainar hasta quedar en calma, para saltar enseguida la brisa, que sopla normal a la costa y cae al oscurecer hasta quedar en calma, para entablarse de nuevo el terral (...)*⁵.

Dado que en mis navegaciones por aguas de Gran Canaria —en 1962, 92 y 93— no había constatado la existencia de dichos terrales, me informé de personas con experiencia en la navegación a vela en las zonas relacionadas con este trabajo y me dijeron:

En los meses de julio, agosto y septiembre, en Gran Canaria no se producen tales terrales, concretamente entre el Sur de Gran Canaria y el puerto de Gando suele soplar en esa época una fuerte brisa de componente Norte, desde Punta Tenefé hasta Gando. Entre 01,00 y 07,00 disminuye notablemente la fuerza del viento sobre todo dentro de las cuatro millas de la costa^{5 bis}.

Solamente a poco más de una milla de Gando se nota el socaire de la península de dicho nombre.

Navegar entre Punta Tenefé y Gando implica vencer vientos contrarios que exigen buena capacidad de bolinear.

Entre Punta Tenefé y Maspalomas deben esperarse zonas de calmas y ventolinas y al aproximarse al meridiano del cabo Descojonado estas ventolinas tienen frecuentemente componentes del Oeste.

Respecto a la isla de Lanzarote, las informaciones concuerdan con mi experiencia; al Sur de esta isla y concretamente en el Estrecho de la Bocayna son frecuentes las calmas aun en los meses citados.

En la costa occidental de la isla de Tenerife, también se da el «embate» de componente SW-Derrotero nº4; o. c.; éste informa también de fuertes rachas del NE en proximidades de Punta Teno, al pasar del embate a la brisa y de que se puede barloventear fácilmente entre Punta Teno y Punta Anaga.

En cuanto al Sur de la isla de Fuerteventura suele mantenerse el viento de componente NE en la parte Suroriental y NW en la Suroccidental; siendo el NW de más fuerza.

También las informaciones respecto a las calmas entre La Gomera y Tenerife coincidieron con mi experiencia. Existe una zona de calmas y ventolinas hasta alcanzar la «canal» entre ambas islas; en donde es de esperar una fuerte brisa del Norte, que alcanza su mayor fuerza al mediodía.

CORRIENTES

En el saco de Cádiz:

En tiempos en que las virazones alternan con los terrales las corrientes son poco intensas y tiran hacia el Este y Oeste respectivamente. El SW obliga a la corriente que va para el Norte a dirigirse al NE, arrastrando a los buques hacia las costas de África y Europa. La corriente de N. a S. impulsada por el NW, se dirige hacia el SE y aconcha también a las embarcaciones sobre las indicadas costas⁶.

Al Sur de Cabo Espartel (35°-48' lat. Norte) en la derrota a las islas Canarias:

- Según el Derrotero Español n° 4 —Costa W de África— entre cabo Espartel y Cabo Jubi —33, 5 grados y 28 respectivamente de lat. Norte— las corrientes tiran al S y SSW con una velocidad media de 0,5 nudos. Aunque pueden llegar a alcanzar 2 nudos⁷.
- Según el «Africa Pilot»-Vol. I, del Almirantazgo entre las latitudes de cabo Espartel y 31 Norte la corriente tira al 205 verdadero y desde el paralelo 31 al 29, hacia el 215 verdadero; con una frecuencia de más del 70% y una intensidad media de 0,5 nudos⁸.
- Según el «Pilot Chart» correspondiente al mes de agosto, las corrientes superficiales entre las islas Madeira y cabo Cantin, en la derrota de Cádiz Canarias, SW, con una constancia de 25 a 50% y una intensidad media de 0,5 nudos⁹. La zona señalada está a la altura del paralelo 32,5 Norte aprox.
- Según el Derrotero n° 4 citado en la Nota (7) de la Base 4^a:

... por término medio todo buque que se dirige de Europa a las Canarias, experimenta una corriente para el SE, de unas 14 millas en las 24

horas, en cuya intensidad y dirección influyen las del tiempo reinante», pág. 101 o.c.

Islas Canarias:

En sus aguas, al Sur del Paralelo 29,5 Norte, de las diversas fuentes citadas se deduce que la corriente tira hacia el SW con una intensidad media de 0,5 nudos, generalmente.

Según el Derrotero nº 4: Costa Oeste de África-V. Nota 7 base 4ª: Las corrientes debidas a las mareas tiran de un modo general: la creciente hacia el Norte y la vaciante hacia el Sur. Especificándolo así para Gran Canaria.

Existe una corriente en la costa occidental de la isla de Tenerife que en 24 horas lleva a un velero de Punta Rasca hasta Punta Teno.

Al Sur de Tenerife la corriente tira para el Oeste, a veces con fuerza. Y sobre la costa Este tiene la dirección Sur a SSW; con velocidad de 0,75 a una milla cuando empiezan a establecerse vientos frescos del primer cuadrante.

Sobre la costa oriental de Santa Cruz de Tenerife la corriente tira hacia el NE en la marea creciente y hacia el SW en la vaciante con una velocidad de 0,75.

En la isla de La Gomera la marea entrante tira hacia el Norte y la vaciante al Sur. Con gran fuerza en mareas vivas.

NAVEGACIÓN DE LOS VELEROS ENTRE LOS CANALES ENTRE ISLAS

No se deberá entrar navegando de Sur a Norte entre las islas con objeto de barloventear entre canales cuya operación sería muy larga y peligrosa, tanto por los brisotes duros que en ella se experimentan, cuanto por la fuerza de las corrientes que se dirigen al Sur en casi todo el archipiélago.

Debe tenerse cuidado con las durísimas rachas que despiden estas elevadas tierras.

Base 5ª:**Bases navales, fondeaderos, en las islas Canarias en agosto de 1492.**

En la isla de Lanzarote existía una base naval estable desde mediados de aquel siglo XV en el puerto de Arrecife o del Rubicón, en la costa oriental, lat. Norte 28 grados 57 minutos. Debe suponerse en ella un cierto arsenal para reparaciones, etc. Así como una cierta fuerza militar¹.

En la de Fuerteventura, existía la del puerto de Gran Tarajal, en la parte Sur de la isla; latitud 28 grados 12,5 minutos. Con menores posibilidades que en el de Arrecife².

En Gran Canaria estaban las principales bases españolas. Terminada la conquista en abril de 1483, había bases navales en Agaete, en el NW de la isla, en las Isletas, puerto del Real de Las Palmas (actual Las Palmas de Gran Canaria); en Gando en la parte oriental de la isla; en 27 grados 56 minutos de latitud. Deben suponerse fuerzas militares y arsenales navales en Agaete, Las Isletas y Gando; sobre todo en estas dos últimas³.

Deben resaltarse para este estudio los fondeaderos en Gran Canaria; además de los del interior de los citados puertos, los de el Este y SSW de Punta Tenefé; en el SE de la isla y en el Sur de la misma, los del Oeste de Punta de Maspalomas y los de la bahía de Arguineguín; estos dos últimos especialmente protegidos de los muy predominantes vientos del Norte y en los que se encuentra casi con seguridad una mar llana⁴.

Es de notar que desde estos fondeaderos podía alcanzarse por tierra, en muy pocas horas, poblaciones como Agüimes, Telde o Gando en las que existían fuerzas españolas. Y en muy pocas más el Real de Las Palmas⁵.

En la isla de La Gomera, desde principio de aquel siglo XV había una buena base naval en el puerto de Las Palmas —actual San Sebastián de La Gomera— con notable capacidad para aprovisionar a los buques que a él arribaban. Y considerable fuerza militar⁶.

En las islas de El Hierro y de La Palma, eran muy escasas las fuerzas españolas. La isla de Tenerife estaba sin conquistar⁷.

Base 6ª:**Textos históricos sobre la navegación de la flotilla del primer viaje de Colón por aguas del archipiélago canario.**DEL «DIARIO» DE COLÓN¹

VIERNES, 3 de agosto: «Partimos viernes 3 días de agosto de 1492 años, de la barra de Saltés, a las 8 horas. Anduvimos con fuerte virazón hasta el poner del sol, hacia el Sur sesenta millas, que son 15 leguas; después al Sudoeste y al Sur cuarta del Sudoeste, que era el camino para las Canarias».

SÁBADO, 4 de agosto.: «Anduvieron al Sudoeste cuarta del Sur».

DOMINGO, 5 de agosto: «Anduvieron su vía entre día y noche más de cuarenta leguas».

LUNES, 6 de agosto: «Saltó o desenchajóse el gobernario a la carabela «Pinta», donde iba Martín Alonso Pinzón (...) Vídose allí el Almirante en gran turbación por no poder ayudar a la dicha carabela sin su peligro (...) En fin, anduvieron entre día y noche veinte y nueve leguas».

MARTES, 7 de agosto: «Tornóse a saltar el gobernalle a la «Pinta», y adobáronlo y anduvieron en demanda de la isla de Lanzarote que es una de las islas de Canarias, y anduvieron entre día y noche veinticinco leguas».

MIÉRCOLES, 8 de agosto: «Hubo entre los pilotos de las tres carabelas opiniones diversas dónde estaban, y el Almirante salió más verdadero, y quisiera ir a Gran Canaria por dejar la carabela «Pinta», porque iba mal acondicionada del Gobernario y hacia agua, y quisiera tomar allí otra si la hallara; no pudieron tomarla aquel día».

JUEVES, 9 de agosto: Hasta el domingo a la noche no pudo el Almirante tomar La Gomera, y Martín Alonso quedóse en aquella costa de Gran Canaria por mandato del Almirante, porque no podía navegar. Después, tornó el Almirante a Canaria y adobaron muy bien la «Pinta» con mucho trabajo (...) y al cabo vinieron a La Gomera Vieron salir gran fuego de la sierra de la isla de Tenerife (...) tornó a La Gomera, domingo a 2 de septiembre con la «Pinta» adobada».

JUEVES, 6 de septiembre: «Partió aquel día por la mañana del puerto de La Gomera y tomó la vuelta para ir su viaje (...). Y anduvo todo aquel día y noche en calma y a la mañana se halló entre La Gomera y Tenerife».

VIERNES, 7 de septiembre: «Todo el viernes y el sábado, hasta tres horas de la noche, estuvo en calmas.»

SÁBADO, 8 de septiembre: «Tres horas de la noche sábado comenzó a ventar Nordeste y tomó su vía y camino al Oeste...».

DEL LIBRO DE HERNANDO COLÓN: «HISTORIA DEL ALMIRANTE»²

«Partido el Almirante de Palos hacia las Canarias, el día siguiente, que fue sábado, a cuatro días de agosto, a una de las carabelas de la armada, llamada la Pinta, le saltaron fuera los hierros del timón; y como, con tal efecto, los que allí navegaban tenían que amainar las velas, pronto el Almirante se les acercó, bien que por la fuerza del temporal no pudiese darles socorro (...). Pero como quiera que Pinzón, capitán de dicho navío, era hombre práctico y marinero diestro, puso tal remedio con algunas cuerdas, que pudieron seguir su camino, hasta que el martes siguiente, con la fuerza del viento, se rompieron dichas cuerdas y fue necesario que todos amainasen para volver a componerlos (...) procuraron entonces remediarse lo mejor que pudieron, hasta que llegasen a las Canarias, las cuales descubrieron los tres navíos el jueves, a 9 de agosto, a la hora del alba; más por el viento contrario, y por la calma, no les fue posible, ni aquel día, ni los dos siguientes, tomar tierra en la Gran Canaria, a la que estaban entonces muy próximos; por lo que el Almirante dejó allí a Pinzón, a fin de que, saliendo a tierra pronto, procurase haber otro navío, y él para el mismo efecto corrió a la isla de La Gomera, juntamente con la Niña, para que, si en una de aquellas islas no hallase ocasión de navío, buscarlo en la otra. Con tal propósito, el domingo siguiente, que fue 12 de agosto, por la tarde llegó a La Gomera, y luego mandó el batel a tierra (...) regresó a la mañana siguiente a la nave, diciendo que entonces no había ningún navío en aquella isla pero que de una hora a otra, los del país esperaban a Doña Beatriz de Bobadilla señora de la misma isla, que estaba en la Gran Canaria, que llevaba un navío de cierto Grajeda de Sevilla, de cuarenta toneladas; el cual por ser a propósito para su viaje, podría tomarlo. Por esto el Almirante resolvió esperar en aquel puerto, creyendo que si Pinzón no hubiese podido aderezar su nave, habría hallado alguna otra (...) Estuvo allí los dos días siguientes, pero viendo que dicho navío no se presentaba, y que partía para la Gran Canaria un carabelón de la isla de La Gomera, mandó en él un hombre para que anunciase a Pinzón su arribada (...) Pero como después de la salida del carabelón tardó mucho en saber noticias, el Almirante resolvió, a 23 de agosto, volver con sus dos naves a la Gran Canaria, y así, partiendo al día siguiente, encontró en su camino al carabelón que no había podido llegar a la Gran Canaria por serle el viento muy contrario. Recogió al hombre que lo guiaba y pasó aquella noche muy cerca de Tenerife, de cuya montaña se veían salir grandísimas llamas (...) Pasada después aquella isla, el sábado a 25 de agosto, llegaron a la isla de la Gran Canaria, donde Pinzón, con gran fatiga, había arribado el día antes (...).

Se propuso arreglar en Canaria dicha carabela, lo mejor que pudiese, haciéndole un nuevo timón (...) Después que los navíos estuvieron bien arreglados y dispuestos para su partida, el viernes, que fue primero de

septiembre, a la tarde, el Almirante hizo desplegar las velas al viento, saliendo de la Gran Canaria, y al día siguiente llegaron a La Gomera (...) el jueves siguiente, de mañana, esto es, a 6 de septiembre de dicho año de 1492, que se puede contar como principio de la empresa y del viaje por el océano, el Almirante salió de La Gomera con rumbo al Occidente, y por el poco viento y las calmas que tuvo, no pudo alejarse mucho de aquellas islas».

DE «HISTORIA DE LAS INDIAS», DE BARTOLOMÉ DE LAS CASAS³

«En la madrugada del día 3 de agosto, media hora antes de salir el sol, Colón ordenó soltar amarras (...). Lunes a 6 de agosto desenchajóse o saltó de sus hembrillas el gobernario a la carabela Pinta (...) llegaron en obra de siete días a vista de Gran Canaria, en la costa de la cual mandó quedar a la carabela Pinta porque hacía mucha agua y por eso tenga necesidad de ponerla a monte en Canarias. El Cristóbal Colón fue a La Gomera y después de muchos rodeos y trabajos tornóse a Canarias al puerto de Gando, que es bueno para adobarla, donde de día y de noche con gran solicitud e inestimables trabajos la remedió y tornóse con ella a La Gomera el 2 de septiembre»

Base 7^a:

«El camino para las Canarias», según Cristóbal Colón.

Como vimos en la Base anterior, con fecha 3 de agosto de 1492, dice el «Diario de Colón»:

... Después al Sudueste y al Sur cuarta del Sudueste, que era el camino para las Canarias».

Es indudable que no puede referirse a una combinación de ambos rumbos, ya que no la determina, y están tan separados —34 grados— que era elemental dicha determinación. Lo que afirma es que Sur una cuarta al SW es el camino para las islas Canarias... pero este rumbo, desde Palos o desde la posición que ocupaba la flotilla después de navegar 42 millas náuticas actuales al Sur y unas 30, como máximo, hacia el Suroeste, lo lleva rápidamente a la costa de África...

No faltará quien crea adecuado buscara una recalada en la misma para ajustar su posición, pero creo totalmente equivocada la conclusión. Acercarse a costas de países enemigos cuando Colón había conseguido el sueño de su vida al firmar las Capitulaciones con los Reyes Católicos, era correr riesgos para la culminación de la empresa, algo que rechazaría rotundamente. Por otra parte se vio en la Base 1ª que Colón practicaba la navegación de altura guiándose por las alturas de la Polar y no necesitaba una situación precisa al poco tiempo de salir de Palos. Considero que lo que figuraba en el «Diario» que copió Las Casas y desde luego, lo que hizo Colón, fue arrumbar al SW una cuarta al Sur¹. Este rumbo, que como vimos en la Base 2ª debe considerarse como «verdadero», desde Palos, pasa por el Norte de Lanzarote... el navío que allí recalaba estaba a Barlovento —en régimen de alisios, abrumadoramente predominantes, de todas las islas del Archipiélago Canario; el camino que llevaba al Norte de Lanzarote muy justamente podría llamarse «el camino para las Canarias». Para mí, el «Diario» lo aclara al decirnos que al día siguiente, 4, anduvieron todo el día al Sudueste cuarta al Sur. ¿Qué clase de recalada podía buscar el día anterior haciendo S una cuarta al SW durante muy pocas horas, si al día siguiente estaba todo el día con un rumbo que le separaba 23 grados del que, según el «Diario», era el camino para las Canarias? Y aporta más razones: El día 5 «Anduvieron su vía» más de 40 leguas, ¿Puede suponerse con un rumbo distinto al que había llevado todo el día 4? En mi opinión: no. Como hemos visto en la Base 4ª, la virazón sopla por la mañana del SSW al SW y a la tarde va rolando hacia el W; o... «Las virazones dentro del Golfo de Huelva empiezan por el SE y terminan por el NW» y «el teral sopla del NE dentro del golfo de Huelva». Y de componente Norte los alisios, en Agosto casi constantemente. Aparece como muy probable que con la fuerte virazón que nos informa el «Diario» tuvieron que ceñir a diferentes rumbos, que compendió Colón en uno al Sur que les llevó 42 millas actuales en dicha dirección y que, ya cuando entró el W, WNW, NW, arrumbó al SW para compensar la caída al Sur que determinaron los fuertes vientos del tercer cuadrante. Al juzgar que la había compensado lo suficiente, arrumbó al SW 1/4 al S, «que era el camino» para recalar al Norte de Lanzarote. Rumbo que mantuvieron, por lo menos, los días 4, 5 y 6.

Y si del «Diario de Colón» se deduce que éste consideraba el Suroeste cuarta del Sur el camino para las Canarias, hay buenas razones para apoyar tal conclusión. Ello implicaría que llevando dicho rumbo desde Palo, con muchísima frecuencia divisaran el Norte de la isla de

Lanzarote en unos 6 ó 7 días, navegando con buenos alisios. Que como vimos en Base 4ª, debieron ser de fuerza 1, 2, 3, 4, 5 y 6.

Con estos vientos, conforme a las velocidades de la flotilla especificadas en la Base 3ª, muy bien pudieron hacer una media de 3,6 nudos, alcanzando el paralelo del Norte de Lanzarote en 6,5 días las flotillas descubridoras que salían de Palos¹.

Y teniendo en cuenta lo establecido en relación con las probables corrientes, resultaría:

A) En el saco de Huelva; de poca intensidad y difícil determinación en cuanto a su dirección, aunque parece más probable tuviera alguna componente hacia el Este si la virazón predomino sobre el terral. De modo general puede no tenerse en cuenta en el estudio de la probable recalada en Lanzarote.

Entre el paralelo de cabo Espartel y el del Norte de Lanzarote —29 grados 15— las corrientes tiran al S y SSW con una velocidad media de 0,5, según el Derrotero n° 4 Español, que no especifica su probable frecuencia. Metiendo a este respecto lo que dice el *Africa Pilot*, Vol. I, inglés, dicha frecuencia sería del orden de 70%; podemos suponer, pues, que sus efectos serían análogos a la de unas corrientes constantes de intensidad 0,35 nudos. Suponiendo la misma frecuencia entre las corrientes que tiran al S y las del SSW que equivalen a una de dirección S11,25 al W.

En los 6,5 días establecidos, la flotilla por su propulsión navegaría $3,6 \times 24 \times 6,5 = 562$ millas al rumbo S34W, —el establecido para las Canarias—.

Por la acción de las corrientes- desde cabo Espartel: $0,35 \times 24 \times 5,5$ m. al S11,25W.

Y trabajando la estima a partir de la situación de la barra de Huelva: Lat. 37-07 N y Long. 6-50 Oeste; obtendríamos que a los 6,5 días de dejar dicha barra la situación de la flotilla sería: 28-36 Norte y 13-16 Oeste. Y siendo el rumbo real muy cerca de S32 al W, vemos que a los 6,5 días de salir de la barra de Palos la flotilla estaría 30 millas de Punta Martino en el extremo nororiental de la isla de Fuerteventura y habría pasado cinco horas antes a 28 millas del monte Corona, en el extremo Norte de la isla de Lanzarote. En 1962 yo vi a este Monte desde unas 35 millas; casi cubierto de nubes.

Aunque la componente hacia el Este debida a la corriente en el saco de Huelva hubiera sido de 4 ó 5 millas, la recalada hubiera sido probable.

B) Si las corrientes entre el paralelo de cabo Espartel y el del Norte de la isla de Lanzarote hubieran sido las que especifica el «Africa Pilot», Vol. I, habrían tirado al S25 al W desde el citado cabo hasta el paralelo 31 y de éste hasta el que pasa por el Norte de Lanzarote al S 35W; con frecuencia de 70% y una intensidad de 0,5; lo que equivale, para una travesía de 5,5 días a 3,93 días al S 25W y 0,35 nudos de intensidad y 1,57 días al S 35W y la misma intensidad de 0,35 nudos. Misma velocidad de la flotilla: 3,6 nudos los 6,5 días.

Trabajando la estima obtenemos: Situación de la flotilla a los 6,5 días de salir de Palos: Lat. Norte = 28-40; Long. W = 13-30; es decir 14 millas más al Oeste que en el caso anterior; con lo que distaría la flotilla 16 millas de Punta Martino y habría pasado unas cinco horas antes a 14 millas del monte Corona.

C) Dada la información del Routing Chart especificada en la nota (9) de la base 4ª, podemos suponer que, en ocasiones, al Sur del paralelo 31 la corriente en vez de tirar al 215 como se deduce del Africa Pilot citado, tira al SW sea al 225. Trabajando la correspondiente estima tendríamos que la situación de la flotilla a los 6,5 días de salir de Palos sería: 28-42 Norte, 13-33W es decir, a los 6,5 días de salir de Palos la flotilla se encontraría a unas 13 millas de Punta Martino y unas cinco horas antes habría pasado a una distancia del Monte Corona de 11 millas; a unas 5 de la costa oriental del Norte de la isla de Lanzarote. El que un conjunto de probables corrientes y muy parecida velocidad media de una flotilla descubridora de la época determinen rumbos con los que se produciría probabilísimamente una recalada en las islas Canarias, apoya rotundamente el que el Rumbo que Colón llamo: «El camino de las Canarias», el SW una cuarta al Sur, prácticamente el S 34W, fuera verdaderamente dicho camino.

También lo apoyan las siguientes consideraciones:

Los rumbos citados pasan a distancia de avistamiento de una cadena de montes de altitud del orden de 500 a 800 metros que se extiende unas 85 millas en dirección casi paralela a dichos rumbos. Cadena que se puede rebasar por el Norte de Lanzarote, teniendo barlovento para llegar a cualquiera de las islas del Archipiélago Canario; atravesar por el Estrecho de la Bocayna, manteniendo el citado barlo-

vento. Y rebasar también por el Sur de Fuerteventura con el barlovento suficiente para alcanzar el importante puerto de Gando en la costa oriental de la Gran Canaria, los magníficos fondeaderos del Sur de esta isla y la isla de La Gomera³.

Por otra parte, nada más lógico que lo mismo que se aproximaban a las Azores por barlovento de ellas —por el Oeste— y corrían paralelos que atravesaban alguna (como vimos hizo Colón a su regreso) ; para recalar en las Canarias se aproximasen al Norte de Lanzarote desde el NE o ENE de la misma y cayesen hacia el Oeste orientados por sus observaciones a la Polar o, a falta de ellas, al sol en su meridiana⁴.

Considérese que si corriendo hacia el Oeste el paralelo 28 grados 30 minutos el error en latitud que llevaban les hacía pasar al Sur del extremo de la isla de Fuerteventura (Latitud N. 28-3) y por tiempo muy cerrado pasaban sin divisar tierra, tendrían confianza en recalar en la costa oriental de Gran Canaria cuyo extremo Sur tiene una latitud de 27-40 aprox. Era verdaderamente difícil fallar la recalada en las islas Canarias, siguiendo el rumbo que Colón llama «Camino para las Canarias».

No debe olvidarse tampoco que en Arrecife, puerto situado en la costa oriental de Lanzarote, existía considerable fuerza naval militar española y ofrecería garantías de ayuda ante posibles ataques de flotas corsarias; mal endémico en aquella época.

Creo ha quedado demostrada la bondad de esta Base 7^a.⁵

NAVEGACION DE COLON EN AGOSTO DE 1492.

1^a Etapa.

Día 3: Como vimos en la Base 6^a, informa el «Diario»:

Partimos... a las 8 horas de la barra de Saltés. Anduvimos con fuerte virazón hasta poner el sol, hacia el Sur sesenta millas (...) después al Sudueste y al Sur cuarta del Sudoeste que es el camino para las Canarias...

A la puesta del sol, 12 horas después de la salida habían recorrido 42,3 millas náuticas actuales hacia el Sur y, debido probablemente a la

corriente causada por el fuerte virazón unas 4 hacia el Este. (V. Bases 3ª y 4ª).

Ahora bien, como vimos en la Base 7ª hay un error en el texto del Diario y después del rumbo Sudoeste, la flotilla arrumbó al SW 1/4 al S, es decir al S34 al W prácticamente. No dice las horas en que navegaron a cada uno de estos rumbos hasta las 24,00 horas. Supongo que trataría de neutralizar la caída al Este respecto al camino para las Canarias y que navegó al SW 3,5 horas, con vientos ya favorables pues vimos que el terral en el saco de Huelva es NE-Base 4ª y creo debe suponerse de fuerza 5, 6, quizás 7, ya que el día 6 la marejada es tan gruesa que produce una grave avería en el timón de la «Pinta»¹, y tanto Hernando Colón como el propio Cristóbal Colón, hablan de temporal al referirse a aquellos acaecimientos.

El primero dice que su padre —el Almirante— no pudo auxiliar a la «Pinta» *por la fuerza del temporal*. Y éste, con fecha 21 de febrero de 1493 dice en su «Diario», comentando el gran temporal que ha padecido en aguas de las islas Azores: *y lo mismo le acaeció a la ida hasta las islas de Canaria*² Por lo que aun teniendo en cuenta la disminución del viento a la puesta de sol del día 3, creo debe suponerse una velocidad media para aquellas 3,5 horas de 6,6 nudos aprox. Lo que implica que habrían navegado 23 millas actuales al Sudoeste.

Y desde las 23,30 de aquel día 3, hasta poco después del ocaso del día 8, debe suponerse navegaron al SW 1/4 al S, ya que era el «Camino para las Canarias» —V. Base 7ª— ¿Cuántas millas hicieron?

La media hora del día 3: ... 3, 3 millas.

Las 24 del día 4 fueron impulsados por vientos atemporados, que les hicieron recorrer unas 178 millas actuales, conforme a lo que informa, la Base 3ª sobre dicha flotilla con vientos muy fuertes³.

El día 5 informa el «Diario» de Colón, hicieron *más de 40 leguas*; suponiendo fueron 41; recorrieron 116 millas actuales.

Por la misma fuente sabemos que el día 6 a pesar de la avería en el timón de la «Pinta», hicieron 29 leguas, o sea 82 millas actuales.

Y el día 7, en el que se reprodujo la citada avería, 25 leguas, o sea: 70,5 millas actuales.

Y en las 20 horas del día 8 —hasta el ocaso— puede suponerse una media de 3,6 ya que el día anterior la media fue de 2,9 y el 8 aguantó

bien la reparación del averiado timón. En las 20,00 horas habrían hecho pues, 72 millas actuales.

Todas ellas a partir de las 23,30 del 3, repito, deben considerarse hechas al rumbo SW 1/4 al S, ya que aunque el día 7 el «Diario» citado dice que anduvieron en *demanda de la isla de Lanzarote*, nada dice sobre cambio de rumbo, lo que en mi opinión indica que debe suponerse que decidieron recalar en el Puerto de Arrecife para reparar con la máxima urgencia la reiterada avería del timón de la «Pinta».

Todo sucede como si por la mar atemporalada no han podido observar desde la salida de Palos y ya el día 8 su estima, más defectuosa que de costumbre por las paradas necesarias para reparar la citada avería, les indica pueden estar más al Sur del paralelo adecuado para comenzar a correrlo hacia el Oeste —aproximadamente— éste podría ser el 29° Norte escasos para recalar a barlovento del estrecho de la Bocayna o el 28-30, como vimos al estudiar la Base 7^a. No han visto tierra durante dicho día 8 y hacen todos los pilotos el máximo esfuerzo para tener una buena latitud con la polar en dicho ocaso. Sabemos que *hubo entre los pilotos de las tres carabelas opiniones diversas donde estaban*⁴ y podemos suponer que la dispersión entre las distintas situaciones sería mayor que unas 40 millas, ya que ésta era la ordinaria después de 5 días de navegación con vientos favorables no atemporalados (V. Base 3^a).

¿Cual sería su situación aproximada? Por la Base 4^a sabemos que hasta que alcanzasen el cabo Espartel, aproximadamente las corrientes les habrían llevado unas 4 millas hacia el Este, y a partir de esta latitud, impulsado al rumbo S 20W (medio entre S 11W y S 28W) (V. Base 4^a) y a una velocidad de 0,45 nudos ya que por haber sido los vientos más fuertes que lo ordinario, su intensidad podría haber sido incrementada de 0,35 a 0,45 (Ver Base 7^a). Como estuvieron sometidas a ellas 4,5 días les llevaron 48 millas al S 20W aproximadamente.

Trabajando la correspondiente estima obtenemos que la situación de la flotilla al ocaso de aquel día 8 de agosto era aproximada a 28'10' Norte; 13'-13' Oeste.

Es decir, prácticamente al Este de Morro de Gran Tarajal, en la isla de Fuerteventura y a 37 millas. Su rumbo promedio desde que arrumbaron al S 34W, ha sido muy próximo a S 31,5 grados por lo que suponiendo a la flotilla una velocidad media de 3 nudos en la noche del 7 y 3,6 el día 8, habrían tenido por el través el Monte Corona, al Norte de

Lanzarote, durante la noche del 7 al 8 y al alba del 8 tendrían por el través de estribor el estrecho de la Bocayna pero a unas 45 millas de distancia. Y nada vieron.

Lógicamente, poco después del ocaso de aquel día 8 comenzaron a correr el paralelo de su latitud hacia el Oeste, y podemos suponer que con una velocidad media de unos 3,6 nudos. A las 04,00 del día 9 estarían a unas diez millas de la costa y una hora después o poco más, caería algo el viento y tal vez divisaron tierra o alguna luz en la misma. Pairearon y esperaron al alba. Amaneciendo reconocieron Fuerteventura; precisando su situación. Es lo que informa esencialmente Hernando Colón:

«... hasta que llegasen a las Canarias, las cuales descubrieron los tres navíos el jueves a 9 de agosto, a la hora del alba...»⁵.

Colón, acuciado por la urgencia de comenzar cuanto antes su trascendental empresa, resuelve intentar cambiar a la «Pinta» por otro navío adecuado para descubrir y para ello dirigirse por el Sur de Fuerteventura a La Gomera pues sabe que está en ella como Señora de la isla, D^{ña} Beatriz de Bobadilla, que había sido doncella de honor de la Reina Isabel. Sus decisiones sobre proporcionarle un navío adecuado para descubrir podrían ir seguidas de inmediata ejecución ya que enviudó en 1488.

Nadie debe dudar de que Colón llevaba cartas de los Reyes Católicos para las autoridades canarias ordenándoles le prestaran el máximo apoyo. Era lógico que el futuro Almirante de la Mar Oceana confiara en la intervención de Doña Beatriz. Y más todavía si fue cierta una anterior relación amorosa entre ambos⁶. Y para tratar de asegurar el cambio de la «Pinta», la dejaría en un buen fondeadero del Sur de la Gran Canaria, ordenando a Martín Alonso hiciese las oportunas gestiones en el Real de Las Palmas, trasladándose a éste por tierra, mientras varaban y carenaban a la «Pinta» y procuraban arreglar el timón lo mejor posible (V. Base 5^a).

Es de suponer que llevaban cartas náuticas del Archipiélago Canario, que muy bien fueron semejantes a la del Atlas de Benincasa, del siglo XV —ver fig. 2—, que le asegurarían de que corriendo un paralelo cercano a la punta sudoccidental de Fuerteventura —actual Punta Jandía— recalaría en la costa oriental de Gran Canaria. Con vientos de

componente NE de fuerza media, navegaron hacia dicha punta, pero antes de alcanzarla, el viento les roló al NW, haciéndose contrario y ganando en fuerza, ciñendo por estribor unos 60 grados y 3,5 nudos — V. Bases 3ª y 4ª— pudo rebasar el meridiano de Punta Jandía a costa de perder 5 millas en latitud —unas 9 más al Sur que punta Jandía— poco después, el viento iría rolando hacia el Norte, permitiéndole arrumar hacia el Oeste con el viento prácticamente por el través; aunque existe una pequeña probabilidad (3%) de que el viento soprase del NNW y entonces tendrían que haber ceñido unos 70 grados (V. Base 4ª).

Si suponemos hicieron desde rebasar Punta Jandía hasta alcanzar la costa oriental de Gran Canaria una media de 4 nudos, vemos que la alcanzaron entre Punta Arinaga y Punta Tenefé, teniendo en cuenta que desde el alba del día 9 hasta la del 10, en que vieron a Gran Canaria, la corriente hacia el SW tuvo una intensidad de 0,5 nudos, por lo que les habría hecho perder en poco más de 24,00 horas cerca de 9 millas en latitud (V. Base 4ª). Cumpliéndose así lo que dice Las Casas: *...llegaron en obra de siete días a vista de Gran Canaria* (V. Base 6ª)⁷.

Al arrumar desde Punta Tenefé a Punta Maspalomas habrían ido entrando en zona de calmas (V. Base 4ª) —por lo que aprovechando ventolinas y dándole a los remos desde las barcas en «Santa María» y «Pinta»— fueron avanzando a velocidades inferiores a dos nudos; y al llegar muy cerca de tierra al Oeste de Maspalomas, pasado el mediodía, dejó Colón a la «Pinta» en las inmediaciones del fondeadero (V. Base 5ª). Lugar muy adecuado por sus aguas tranquilas para reparar el averiado timón y salir a tierra con la barca, enviando un representante del Almirante a las autoridades españolas de Telde, Gando y el Real de Las Palmas, solicitándoles protección para la fondeada «Pinta» y apoyo para encontrar el navío adecuado para efectuar el buscado cambio. También aprovecharían para aprovisionarse de agua y leña⁸. Quizás, antes de alcanzar el fondeadero tuvieron que vencer ventolinas del Oeste.

Era elemental que Colón con la «Santa María» y la «Niña» escoltase a la averiada «Pinta». La primera constituía la fuerza militar de la flotilla y era responsable de salvaguardar a toda ella. Únicamente cuando vio a la «Pinta» prácticamente en el fondeadero, dio las últimas instrucciones a Martín Alonso y se separó de ella. Si esto acaeció hacia las 14,00 horas del día 11, la «Santa María» y la «Niña» estarían encalmadas⁹ a un par de millas de la costa y a unas doce millas del meridiano del cabo Descojonado. Con mar en calma, empuñaron los remos en su

demanda. Para las 24,00 horas del día 11 lo habrían logrado muy probablemente.

Después recibiría vientos de componente Norte muy violentos, que les impulsarían a una velocidad media del orden de 6 nudos, por lo que para las 10,00 horas del 12 habría rebasado Punta Rasca, donde afrontarían un régimen de calmas y ventolinas hasta salir del socaire de la isla de Tenerife, unas 8 millas más al WNW aproximadamente. Quizás para ello tuvieron que bogar durante 3 horas¹⁰. Luego, nuevamente les impulsarían vientos del Norte y haciendo 4 nudos y ciñendo unas 5 cuartas pronto alcanzarían el socaire de la isla de La Gomera, y al hacerlo alargándoseles el viento y permitiendo alcanzar la isla con facilidad. Aunque fuera después del ocaso¹¹.

De este modo, que muy bien pudo acaecer con pequeñas diferencias, se confirma la veracidad del relato de Hernando Colón (V. Base 6ª). Y del de su padre (V. Id.):

«...a las Canarias, las cuales descubrieron los tres navíos el jueves, a 9 de agosto, a la hora del alba; mas por el viento contrario y por la calma no les fue posible, ni aquél día, ni los dos siguientes, tomar tierra en la Gran Canaria, a la que estaban entonces muy próximos, por lo que el Almirante dejó allí a Pinzón a fin de que saliendo a tierra pronto, procurase haber otro navío, y el para el mismo efecto corrió a la isla de La Gomera juntamente con la Niña, para que si en una de aquellas islas no hallase ocasión de navío, buscarlo en la otra. Con tal propósito... el domingo siguiente, que fue 12 de agosto, por la tarde, llegó a La Gomera...».

Y en el «Diario de Colón», con fecha 9 de agosto:

Hasta el domingo a la noche no pudo el Almirante tomar La Gomera, y Martín Alonso quedóse en aquella costa de Gran Canaria por mandato del Almirante...

VALORACIÓN DE LA HIPÓTESIS EXPUESTA SOBRE LA NAVEGACIÓN DE CRISTÓBAL COLÓN (PALOS/LA GOMERA).

Creo que debe calificarse de una *buena hipótesis* ya que en ella concuerdan:

- a) La técnica de la navegación de altura de la época en viajes para descubrir.
- b) Los conocimientos de Cristóbal Colón al respecto, deducidos de su conocido historial.
- c) La capacidad náutica de la flotilla que utilizó Colón, bien conocida a través de su «Diario» y del libro de su hijo Hernando, «*Historia del Almirante*» concordantes con lo mucho que se sabe sobre las naos y carabelas para descubrir de aquella época.
- d) La probables condiciones metereológicas en la ruta y época en que se efectuó aquella navegación: vientos, corrientes, calmas...
- e) La importancia de bases navales en Lanzarote, Gran Canaria y La Gomera; Arrecife —aunque no se nombra Gando— y puerto Las Palmas en La Gomera (actual San Sebastián), así como la de fondeaderos como el de Maspalomas, para reparaciones y aprovisionamientos, y la facilidad de comunicaciones entre las bases principales de Gran Canaria.
- f) Los textos históricos de Cristóbal Colón, su hijo Hernando, Bartolomé de las Casas, en relación con rumbos, fechas de avistamientos concretos, de llegadas a diferentes lugares, de propósitos... Es de notar la importante diferencia del rumbo que el texto del «Diario» identifica como «el camino para las Canarias», con el de mi hipótesis pero creo que en la Base 7ª he demostrado rotundamente la errata.

Sobre otras hipótesis análogas:

Es claro que la derrota que he especificado no es la única posible. Una muy parecida es aquella que suponga que el paralelo que trataron de correr el día 8 de agosto fue el 29 grados Norte y recalaron al Sur del puerto de Arrecife; dado que la «Pinta» averiada no podía barloventear se decidieron pasar el estrecho de la Bocayna y tuvieron horas de calmas socaireados por la isla de Lanzarote. Cruzaron dicho Estrecho y se dirigieron al Sur de Gran Canaria pues Colón confió más en D^a Beatriz de Bobadilla que en las autoridades del Real de Las Palmas en su objetivo de cambiar la «Pinta» por otro navío adecuado. Creo más probable mi hipótesis, o cualquier otra basada en que la flotilla alcanzó el

Sur de Gran Canaria rebasando el extremo Sur de Fuerteventura; ya que si siguió el camino de la Bocayna no parece pudo tener vientos contrarios antes de alcanzar el fondeadero el día 11; aunque no puede descartarse que lo fueran algunas de las ventolinas del Sur de Gran Canaria.

También el hecho de que haber avistado la costa de Lanzarote o Fuerteventura el día 9 al alba y no poder alcanzar el fondeadero en el Sur de Gran Canaria ni avanzado el día 11, parece prueba perdieron bastante tiempo en pasar a occidente de Lanzarote o Fuerteventura. Aunque en esto caben muchas posibilidades. Considérese que la calma de la «vía Bocayna» no pudo llevarles muchas horas pues usaban los remos.

Sobre hipótesis muy improbables:

Considero así toda aquella en la que la «Santa María» se separa de la «Pinta» en alta mar; como digo en mi tesis, era responsabilidad de Colón la seguridad de todos los navíos de la flotilla y la guerra corsaria era endémica y la «Santa María» tenía la fuerza bélica principal. Una «Pinta» averiada dirigiéndose a Gando y una «Santa María» remontando las isletas para dirigirse a La Gomera entre Tenerife y Gran Canaria, no creo sucediera.

Ni tampoco aquella en la que la derrota de la flotilla pasara por occidente de Lanzarote. Si recaló, por ejemplo, en esta isla, avistando el monte Corona desde 20 millas de distancia desde el Norte de la misma, resultaría que al alba del día 9 distaba unas 150 millas de Punta Tenefé; lo que implica que, suponiendo una media de 3,6 nudos, en 42 horas la alcanzaría, es decir que a las 02,00 del día 11 podría haber fondeado cerca de los lugares de Gran Canaria que interesaban a Colón. Y también en un buen fondeadero y con facilidad de alcanzar Gando, si fallaba el proyectado trueque de navío. ¿Qué vientos contrarios y calmas pudieron hacerles retrasarse 15 horas? Por mi experiencia ningunos.

Pero aún suponiendo que los alisios fuesen del NNW y Punta Tenefé quedase socaireada, bogando poco podrían haberla alcanzado... Y nunca se habría podido escribir que por los vientos contrarios y las calmas, ni el día 9 ni los dos siguientes bastaron para alcanzar la costa de Gran Canaria (V. Base 6^a).

Y si hubiesen arrumbado a La Isleta hubiesen llegado todavía antes. También parece que si hubiesen podido arrumbar con facilidad a Gando —como hubiese sido el caso si venían desde el Norte de la isla de Lanzarote— Colón habría dejado allí a la averiada «Pinta», diciéndole a Martín Alonso Pinzón que si prosperaba el posible cambio de dicha carabela en La Gomera, le mandaría aviso para que alcanzase Maspalomas; con el fin de hacer dicho cambio lo más rápidamente posible. Y esto sirve también de objeción a la hipótesis de que la flotilla atravesara el Estrecho de la Bocayna; aunque no la considero realmente excluyente. Pudo tener Colón gran confianza en efectuar el aludido cambio de navíos en La Gomera, muy poco después de su llegada y siendo así Martín Alonso y su carabela estaban más a mano en Maspalomas que en Gando. Considero indudable que a Colón le urgía comenzar su travesía Atlántica. Lo cual no obsta para que al dejar a la «Pinta» junto a un fondeadero en Maspalomas dijera a Martín Alonso que si en 8 días no tenía noticias se dirigiese a Gando para hacer la reparación definitiva del timón.

Debe partirse de la base de que «vientos contrarios» fue uno de los factores que retrasó a la flotilla para alcanzar el Sur de Gran Canaria. Y es improbable que los tuviera fuera de los socaires de las mismas islas del Archipiélago Canario. Recuérdese que en otros lugares de aquellas aguas los vientos favorables adquieren la frecuencia de más del 95%... Siendo las calmas también de escasísima entidad (V. Base 4^a).

Existe también la posibilidad de que habiendo sido el temporal que les afectó los días 3, 4, 5... de extrema violencia y de vientos predominantemente del Norte las corrientes los arrojaron más al Sur que el extremo Sur de la isla de Fuerteventura. Supongamos veintitantas millas del mismo y que avistaron desde tal latitud algún monte de los del Sur de la isla; para alcanzar el Sur de Gran Canaria tendrían pues que ganar Norte y si soplaron vientos del Norte, cuya frecuencia según la Base 4^a es de un 12% habrían tenido que ceñir 7 cuartas y si soplaba del NNW —frecuencia 3%— 5 cuartas y media...

De este modo, los habrían retrasado «vientos contrarios», aunque lo probable es que pronto gozarían de vientos de componente este cuya frecuencia es del 83%¹².

No puede excluirse esta hipótesis... siendo difícil el cálculo de su probabilidad.

Finalmente considero importante resaltar el porqué de la extrema urgencia que impulsaba a Colón para realizar su viaje. Desde 1476 que llega náufrago a las costas de Portugal, se enrola en la empresa de hallar la ruta occidental a la Especiería, y por sus dotes de buen marino y características personales, es escogido por sus patronos, poderosos armadores y banqueros judeo-genoveses para desempeñar el papel de un agente secreto que bajo capa de genio y héroe pacte muy ventajosamente con un Rey Poderoso en la Mar. Sin la colaboración con el mismo, cualquier descubrimiento daría provecho no al descubridor sino al posterior conquistador.

Como describo en mi libro citado: *Cómo fue vencido el Mar Tenebroso*, para final de la década de los 70 de aquél siglo XV, los dos grandes obstáculos que hacían prohibitivo lanzarse hacia Occidente —o hacia el SE— en busca de las riquezas orientales: el Meridiano a occidente de las Canarias a partir del cual deberían comenzar los imposibles antípodas respecto al hemisferio habitado, y la «zona tórrida», inhabitable e intranspasable, en las proximidades del Ecuador (ambos límites prohibitivos establecidos por el gran Ptolomeo) habían resultado falsos para los marinos que habían rebasado el Ecuador en el Golfo de Guinea y que al regresar por la derrota «Volta de Guinee» o «Volta de la Mina» frecuentemente se internaban bastante más al Oeste del meridiano límite, antes de alcanzar la latitud de las islas Azores y correr el paralelo hacia el Este. Es claro que tales marinos eran pocos y la inmensa mayoría de ellos ignorantes de las teorías de Ptolomeo... Hubo sin embargo dos entidades que sí fueron conscientes de la importancia de aquellos logros: La Corona Portuguesa y, al menos un consorcio de comerciantes y banqueros judeo-genoveses, quienes interesados desde el siglo XIII en hallar dicha vía marítima a la Especiería habían seguido muy de cerca los descubrimientos de la Corona Portuguesa. A ésta, sin embargo, no le interesó explotarlos. Tenía, tanto por poseer una Bula papal al respecto como por su situación geográfica y la posesión de bases navales en la costa africana, una especie de monopolio —de hecho— para descubrir en dirección al SE. Respecto a la dirección hacia el Poniente, probablemente la probaron —con práctica seguridad en la década de los 80— pero lejos de hallar los grandes puertos y vías comerciales que había detectado Marco Polo, se encontraron con indios desnudos que manejaban primitivas canoas... Y, cuerdamente, optaron por la política del silencio. Comprendieron que había tierras intermedias entre la costa occidental de Europa y las riquezas del Extremo Oriente y que llamar la atención hacia este hecho era desperatar la competencia de Inglaterra, Castilla, Francia, etc...

Eligieron continuar avanzando por la ruta del SE, para ser los primeros en alcanzar las Indias Orientales. Como ocurrió.

El consorcio judeo-genovés, que ya en el siglo XIII había enviado a los hermanos Vivaldi a descubrir por el Atlántico, resolvió:

- 1º Comprobar si verdaderamente se habían traspasado los límites infranqueables según la ciencia de Ptolomeo.
- 2º Si era así, había que descubrir hacia Occidente, pactar luego ventajosamente con un rey poderoso en la mar.
- 3º Establecer bases en las tierras descubiertas hasta tratar de conquistar la Especiería.

Siguiendo estas directrices, Colón navegó en 1477 cien leguas a occidente de Islandia, rebasando ampliamente el meridiano límite. Fue luego a comerciar a Madera. Casó de modo que pudo enterarse de los detalles de los grandes descubrimientos de la Corona Portuguesa; navegó él mismo a Guinea y a la vuelta rebasó también por latitudes bajo el citado límite occidental. Organizó viajes clandestinos que alcanzaron las Indias Occidentales; intentó pactar con el Rey de Portugal, sin éxito pues nada podía aportar Colón a aquel Rey —D. Juan II, llamado «El Príncipe Perfecto»—. Tuvo éxito en cambio, 8 años después y pactó muy ventajosamente con la Corona de Castilla. Y en 1492, dueño ya de las Capitulaciones con los Reyes Católicos y concededor de una Bula papal de que toda conquista a occidente, de tierras de paganos, sería legítimamente para Castilla y sus asociados, partió de Palos para culminar la empresa, que no la dirigía él pero que implicaba alcanzar bienes personales de enorme magnitud.

¿Cómo pues no había de tener prisa, sabiendo que si otro marino a las órdenes de otro Rey Cristiano se le adelantaba, podían ser inútiles sus muchos años de esfuerzos? Cuenta los días y hasta las horas... reparar un timón es demasiado lento, es preciso una orden tajante y cambiar la «Pinta» por otro navío adecuado...! Y confía que tal orden pueda darla Beatriz de Bobadilla, presionada por las Cartas Reales que lleva y, quizás, por motivos personales.

Para mí es prácticamente seguro que D. Juan Manzano Manzano ha demostrado que la Leyenda del piloto anónimo que informó a Colón de la existencia de tierras a 750 leguas al SW de las Canarias, es cierta¹³. A los muchos testimonios y argumentos que aporta D. Juan, creo oportuno añadir otro que he encontrado recientemente buscando otras

cosas. Se trata del de Tomé Cano, piloto, armador, maestre, capitán de naos en la carrera de Indias, nacido en la isla de Tenerife hacia 1545 y autor del libro: *Arte para fabricar, aparejar y fortificar naos*; Sevilla 1611 ; quien comenzó a navegar a los once años y tuvo contactos personales con viejos hombres de mar que pudieron hablar con tripulantes, o sus familiares, del 3º y 4º viajes de Colón.

En la página 49 de la citada obra, se lee:

«... las banderas y armas españolas a más se han extendido que las de Hércules y Alexandro; pues ha supeditado el Nuevo Mundo de las Indias, a do han plantado la bandera con la que Cristo Nuestro Señor venció a Sata-nás, que ha sido la santísima Cruz (...) haciendo otro tanto hacia el oriente los portugueses, con todo valor, ánimo y celo cristiano, saliendo también entre ellos el marinero que primero que otro ninguno dio noticia del nuevo orbe de las Indias Occidentales nuestras, dejándosela y la relación de todo su viaje, al astuto Cristóbal Colón, cuando asistía en la Isla de Madera, donde llegó la Carabela, a navichuelo de aquel desgraciado marinero y su gente que allí llegaron traspasados y en figura de la muerte que luego les sobrevino, tomando por sí sólo la empresa el Colón... ocultando el nombre y el suceso de aquel marinero que fue su huésped y murió en su casa dende a muy poco que le hospedó (llevado por ventura a le hacer tal hospedaje, demás de ser amigo de la especulación de las cosas marítimas) coligiendo que llegando tan enfermo y trabajado le había de sobrevenir, como le sobrevino la muerte. Lo cual es así cosa certísima fuera de toda opinión y que así se plactica y sabe hoy en la isla de Madera y entre los viejos marineros de Portugal, el Algarve y lo que llaman el Condado. E yo lo supe de esta suerte de alguno de ellos que conoció aquel tiempo y fue de él, y lo decía por cosa muy llana y muy pública, pero de nuestra parte y de la de nuestros escritores hubo en ello tanto descuido que todo se los dejan y lo aplican al Colón, mayormente de la nación de Italia»¹⁴.

2ª ETAPA.

La flotilla descubridora, bajo el mando de Cristóbal Colón, salió de Palos el 3 de agosto de 1492.

Fue la que realizó la carabela «Pinta» al mando de Martín Alonso Pinzón al trasladarse del fondeadero de Maspalomas al puerto de Gando.

Los pocos datos que hay sobre ella son los siguientes:

«El Almirante resolvió a 23 de agosto volver con sus dos naves a la Gran Canaria, y así partiendo al día siguiente (...) el sábado 25 de agosto llegaron a la isla de la Gran Canaria, donde Pinzón con gran fatiga había arribado el día antes...» Hernando Colón, obra y texto citados en Base 6ª.

E informa al respecto Bartolomé de Las Casas:

«... llegaron en obra de siete días a vista de Gran Canaria, en la costa de la cual mandó quedar a la carabela "Pinta" porque hacía mucha agua y por eso tenía necesidad de ponerla a monte en Canarias. El Cristóbal Colón fue a La Gomera y después de mucho rodeos y trabajos tornose a Canarias al puerto de Gando, que es bueno para adobarla, donde de día y de noche (...) la remedió...», obra citada Base 6ª.

De estos textos se deduce que la «Pinta», al mando de Pinzón, llegó al puerto de Gando el día 24 de agosto de 1492; con gran fatiga.

Procedía de un buen fondeadero del Sur de Gran Canaria; probablemente el de Maspalomas; al que llegó, como hemos visto en la 1ª Etapa el día 11 de agosto por la tarde o noche. El día 12, envió calificados representantes, por tierra, para solicitar en Telde, Gando y el Real de Las Palmas, apoyo para cambiar la averiada «Pinta» por un navío adecuado y vigilancia para protegerla de algún corsario.

Y procedió a tratar de reparar concienzudamente el timón y a varar a la carabela para calafatear su obra viva.

A los 8 días, no teniendo noticias de que Colón había tenido éxito en sus gestiones para un rápido cambio de navío, siguiendo probablemente instrucciones de Colón al respecto, se dirigió a Gando para que con los elementos y personal de una base naval proceder a la reparación del timón. Supongamos que dejó su fondeadero la noche del 19 al 20; hacia las 22,00 horas.

Empuñando los remos, arrumbaron hacia Punta Tenefé después de doblar con tal propulsión Punta Maspalomas. A las seis millas, quizás hacía las 03,00 del día 20 a 5 de Punta Tenefé, pudieron encontrar vientos flojos del NE e izar las velas voltejeando perezosamente. Hacia las 08,00 del 20 tuvieron más viento y pudieron dar fondo en el fondeadero al SSW de Punta Tenefé para las 10,00 (V. Base 5ª) permaneciendo en él hasta las 24,00, hora en la que aprovechando la menor fuerza del viento, dio vela con fajas de rizos y comenzó a ceñir por babor para, voltejeando, alcanzar la latitud de la península de Gando.

Lo que no logró hasta la madrugada del día 24, arribando y entrando en el puerto de Gando. Tal vez en aquellos 4 días regresó alguna vez a su base de partida: el fondeadero de Punta Tenefé, a esperar mejores condiciones de mar y viento en la siguiente noche (V. Base 4ª).

Ello explicaría la frase: «*Con gran fatiga*» con la que Hernando Colón da a entender el gran esfuerzo que tuvo que hacer Martín Alonso Pinzón y su tripulación.

Ya al tomar el fondeadero o ya estando en él, la «Pinta» pudo sufrir alguna de las fuertes rachas de viento que lo afectan —según el *Africa Pilot*; Vol. I, editado por «Hydrographer of The Navy» en 1982, en dicho fondeadero: «*Fuertes chubascos saltan en ocasiones desde tierra*»—. Tal vez garreó y su timón tocó fondo agravándose la avería.

Existe la posibilidad de que la «Pinta» hubiese alcanzado Gando rodeando por la costa occidental de la isla de Tenerife, ya que según el derrotero n° 4 editado por el Instituto Hidrográfico de la Marina (Cádiz 1984), un buque pegado a Punta Rasca será conducido, yendo muy cerca de la costa, por la corriente, a Punta Teno en 24 horas y luego no le resultaría difícil barloventear para alcanzar Punta Anaga (V-Pq 133 o.c.). Y es claro que desde esta a la Isleta y Gando, tendría vientos favorables. Podría haberlo hecho, pero es improbableísimo que, con un timón arreglado provisionalmente, se lanzase, en solitario, a rodear, pegado a muchas millas de costa, una isla que estaba entonces por conquistar por los españoles.

Considero prácticamente seguro que no prescindió del posible apoyo que implicaba la cercana Base naval de Gando a la que, repito, habría pedido protección al fondear el día 11 en la costa Sur de Gran Canaria.

3ª ETAPA.

«Santa María» y «Niña» de San Sebastián de La Gomera (actual) a Gando (Gran Canaria). Del 24 al 25 de agosto de 1492.

Dice Hernando Colón (Base 6ª):

«(...) de una hora a otra, los del país esperaban a Doña Beatriz de Bobadilla, señora de la misma isla, que estaba en la Gran Canaria, que lle-

vaba un navío de cierto Grajeda de Sevilla, de 40 toneladas; el cual por ser a propósito para su viaje, podría tomarlo. Por esto el Almirante resolvió esperar en aquel puerto (...) estuvo allí los dos días siguientes, pero viendo que dicho navío no se presentaba, y que partía para la Gran Canaria un carabelón de la isla de La Gomera, mandó en él un hombre para que anunciase a Pinzón su arribada (...). Pero como después de la salida del carabelón tardó mucho en saber noticias, el Almirante resolvió, a 23 de agosto, volver con sus dos naves a la Gran Canaria, y así, partiendo al día siguiente, encontró en su camino al carabelón que no había podido llegar todavía a la Gran Canaria por serle el viento muy contrario. Recogió al hombre que los guiaba y pasó aquella noche muy cerca de Tenerife, de cuya montaña se veían salir grandísimas llamas (...). Pasada después aquella isla, el sábado a 25 de agosto, llegaron a la isla de la Gran Canaria (...).»

Dice Bartolomé de las Casas:

«... llegaron en obra a siete días a la vista de Gran Canaria, en la costa de la cual mandó quedar a la carabela «Pinta», porque hacía mucha agua y por eso tenía necesidad de ponerla a monte (...). El Cristóbal Colón fue a La Gomera y después de muchos rodeos y trabajos tornóse a Canarias al puerto de Gando, que es bueno para adobarla, donde de día y de noche con gran solicitud e inestimables trabajos, la remedió». (V. Base 6ª).

Probable navegación:

De un concienzudo estudio de la travesía SS de La Gomera/Gando, por el Sur de las islas de Tenerife y de Gran Canaria y por el Norte de ambas, he concluido la posibilidad de que por ambas vías la realizara; y viera salir «*grandísimas llamas del pico del Teide*» dentro de las 48 horas que median entre las 0 horas del 24 a las 24 del 25.

Pero del relato de Hernando Colón, se deduce la probabilidad de que el orden cronológico de los acaecimientos de aquella navegación fue:

- En las horas diurnas del día 24, vio al Carabelón y recogió al que lo guiaba¹.
- En la noche del 24 al 25 vieron grandísimas llamas arrojadas por el Teide, pasando muy cerca de la isla de Tenerife.
- Pasó después dicha isla de Tenerife y dentro del día 25, arribó a Gando. Todo ello apunta a la Derrota Norte, en la que habrían encontrado al carabelón al Este de Punta Teno pero no muy

lejos de ella, ya que habría encontrado fuertes vientos del NE y marejada gruesa que neutralizaron la marcha de aquella pequeña embarcación durante varios días. El ocaso les habría acaecido cerca del N/S con el Teide y a unas 14 millas del mismo, vieron grandísimas llamas durante la noche y alcanzaron los Roques de Anaga en la mañana del día 25, arribando a Gando hacia el ocaso o en las horas nocturnas de dicho día.

Si hubiesen seguido la ruta Sur es muy improbable que durante las horas diurnas del 24 hubiesen encontrado al carabelón ya que ¿cómo en 8 ó 9 días —según el relato de H. Colón habría salido el 15 ó 16 de La Gomera— no había recorrido más distancia? Parece indudable que si hubiera seguido la ruta Sur habría alcanzado el Sur de Gran Canaria y Punta Teno. Lo que implica que Colón y sus acompañantes habrían visto primero las llamas del Teide, y pasado la isla de Tenerife... Únicamente si el carabelón regresaba, dando por imposible su intento, se hubiese producido el encuentro pero... la frase «... *no había podido llegar todavía a la Gran Canaria...*» contradice tal hipótesis.

Recordemos que según la Base 4ª sopla fuerte la brisa de componente Norte en la «canal» entre La Gomera y Tenerife, mientras que la costa occidental de esta última está afectada por el embate-viento de componente SW cuya fuerza depende de la de la brisa.

Por mi propia experiencia, en la costa occidental de Tenerife, entre Punta Rasca y el paralelo 4 millas más al Norte de la misma, se dan vientos moderados de componente SW y también NW y N.

También leemos en la Base 4ª que, muy cerca de dicha costa occidental de Tenerife, hay una corriente que en 24 horas lleva a un barco desde Punta Rasca a Punta Teno; lo que implica que con tal corriente se gana 0,87 millas cada hora, hacia el Norte.

E informa que al rebasar Punta Teno hacia el Norte se pasa bruscamente del embate a la brisa, siendo esta última muy fuerte, por lo que anteriormente hay que tomar rizos en el velamen. Informaciones de fuentes fidedignas resaltan que en tal paso se dan vientos de 30 nudos, del tipo de los del cabo Descojonado.

Por otra parte, según el Derrotero nº 4 del Instituto Hidrográfico de la Marina: «Costa W de Africa»; Cádiz 1984 (V. Base 4ª) una vez rebasada Punta Teno, los barcos de vela pueden barloventear con facilidad contra los alisios de componente Este².

Pudo, pues, concretarse esta 3ª Etapa del siguiente modo:

Salida de San Sebastián de La Gomera a las 03,00 del día 24 procurando que fuese con marea empezando a crecer —corrientes hacia el Norte— siendo la dirección del alisio NNE (45 a 50%; V. Base 4ª) y entre La Gomera y Tenerife sensiblemente N, ya que el viento tiende a abrazar a las islas³.

Conforme a la Base 3ª puede suponerse que «Santa María» y «Niña» navegando en conserva podrían ceñir 60 grados dando una media de 3,8 aproximadamente.

Después de recorrer 15 millas, alcanzarían la costa occidental de Tenerife hacia las 07,00 del 24; donde, si tenían vientos moderados del SO, arrumbarían hacia Punta Teno muy cerca de la costa, dando velocidades de más de tres nudos ya que les ayudaría la corriente hacia el Norte que hemos visto tira 0,87 nudos.

Es posible también, quedasen encalmados, en una mar llana o con marejadilla. Si este fuera el caso, avanzarían impulsados por la citada corriente y por los remos, que puede suponerse sumarían una velocidad de 2,5 nudos; suponiendo una media de ambas circunstancias, para las 09,30 del 24 estarían al Sur de Punta Teno y a una distancia de 1,5 millas.

Reducirían velamen y arrumbarían al 305 verdadero aproximadamente, ciñendo al viento del NNE, 7 cuartas, prácticamente por el través; sufrirían un fuerte ataque con rachas muy duras, pero irían dando unos 6 nudos, como dio la «Niña III», a la altura del Descojonado al pasar de la calma a la brisa.

De modo que a las 12,15 de aquel día 24 estarían al 300 verdadero de Punta Teno y 14,5 millas aproximadamente.

El viento y la mar habrían cedido algo respecto a los de dicha Punta y habrían arrumbado al 85 verdadero, ciñendo 62 grados y dando 3,8 nudos.

Después de recorrer en esta bordada 32 millas, alcanzarían la situación de al 19 verdadero del Pico de Teide y a 14,2 millas; a las 20:45 aproximadamente de aquel día 24. En cuanto obscureció habrían comenzado a ver las grandes llamaradas del volcán en erupción. A unos 8 grados sobre el horizonte.

A dicha hora, para remontar Punta Anaga habrían arrumbado al 321 y ciñendo por estribor 62 grados habrían recorrido 9 millas; y estando, 23:09 (24), en situación aproximada de N/S con el pico del Teide y a 21 millas, comenzaron otra bordada por babor arrumbando al 85 verdadero. A las 32 horas —07,39 del día 25— alcanzaron la situación aproximada de al NNE de Punta Anaga y a 6 millas de distancia. Arrumbando entonces al 126 verdadero, y con el viento 13 grados más a popa que el través de babor, dieron velocidades medias de 5 nudos en demanda de la Isleta de Gran Canaria.

A 1651 (25) a 1,5 millas de la Isleta que les quedaría al SSW: Entonces arrumbaron al 173 y con el viento en la aleta de babor alcanzaron Gando hacia las 20,00 horas de aquel día 25.

El avistamiento del carabelón lo habrían hecho probablemente entre el meridiano de Punta Teno y el N/S del pico del Teide zona que cruzaron en horas de luz solar. Recogieron el hombre que había enviado Colón y el resto prosiguió hacia Gran Canaria.

Casi toda la noche del 24 al 25 de Agosto vieron las llamaradas sobre el Teide a una altura entre 8 y 3,5 grados sobre el horizonte.

4ª ETAPA.

Navegación de la «Santa María», «Pinta» y «Niña» desde el puerto de Gando —en Gran Canaria— hasta el de Las Palmas —actual San Sebastián— en la isla de La Gomera. Del 1 de septiembre de 1492, por la tarde, al 2 de septiembre de 1492.

Dice Cristóbal Colón en su «Diario»:

JUEVES, 9 de agosto: «(...) Tornó el Almirante a Canaria y adobaron muy bien la «Pinta» con mucho trabajo (...) y al cabo vinieron a La Gomera. Vieron salir gran fuego de la sierra de la isla de Tenerife (...) tornó a La Gomera. Domingo a dos de septiembre con la «Pinta» abobada». (V. Base 6ª).

Dice Hernando Colón:

«Después que los navíos estuvieron bien arreglados y dispuestos para su partida, el viernes, que fue primero de septiembre, a la tarde, el Almirante hizo desplegar las velas al viento, saliendo de la Gran Canaria, y al día siguiente llegaron a La Gomera». (V. Base 6ª).

Dice Bartolomé de las Casas:

«... tornóse a Canaria al puerto de Gando, que es bueno para adobarla, donde de día y de noche (...) la remedió y tornóse con ella a La Gomera el 2 de septiembre». (V. Base 6ª).

Probable navegación:

Saldrían a las 14,00 horas del fondeadero de la costa Sur de la península de Gando al rumbo SE una cuarta al Este; a remo durante una milla, e impulsados por el viento otra; tardando en ello una hora escasa.

Pronto les afectaría un viento fresco de componente Norte.

- *De la península de Gando a Punta Tenefé:* Arrumbarían hacia el Sur, a unas tres millas de la costa, dando unos 5,5 nudos de velocidad, de modo que en 1,45 horas alcanzarían la situación: 4,5 millas al ESE una cuarta al Sur de Punta Tenefé.
- *De Punta Tenefé a una milla al Sur de Punta Maspalomas:* De la anterior situación harían primero un rumbo: SW una cuarta al W durante 7,5 millas, cayendo luego al W 1/2 cuarta al Norte y recorriendo 6,5. En total 14 millas y dado que irían entrando en el socaire de Gran Canaria debe suponerse una velocidad media de 4 nudos, por lo que alcanzarían la citada situación respecto a Punta Maspalomas, 3,5 horas después de haber metido al SW una cuarta al W; que serían las 20,00 horas; hora y situación en las que habrían quedado encalmados.
- *De una milla al Sur de Maspalomas a las proximidades de Punta Taozo:* Habrían arrumbado al WNW impulsados por los remos a 1,6 nudos y alcanzado Punta Taozo, a una milla de la costa hacia las 22:30.
- *De Punta Taozo a N/S del cabo Descojonado y a 8,5 millas:* Tuvieron que recorrer 8 millas y suponiendo calmas y que tiraron de

remo e hicieron una media de 1,6 nudos tardarían en ello 5 horas, lo que implica llegaron a la citada situación respecto al cabo Descojonado las 03,30 del día 2.

- *De 8,5 millas al Sur del cabo Descojonado a una distancia de 5 a 8 millas al Sur de Punta Rasca (extremo Sur de la isla de Tenerife):* Arrumbarían al Oeste tres cuartos de cuarta al Norte (280 verdadero prácticamente), rumbo con el que los vientos de dirección Norte abrirían 80 grados de su proa, ceñida que bajaría muy poco su velocidad respecto a vientos del NNE o del NE, aunque naturalmente si los tenía de estas últimas direcciones corregiría a Estribor para pasar a 5 millas de Punta Rasca.

Únicamente si el viento fuera del NNW —sólo un 3% de probabilidad (V. Base 4ª)— tendrían que ceñir 60 grados para alcanzar el N/S con Punta Rasca y a 8 millas de distancia. Puede suponerse una muy probable velocidad del orden de 6 nudos. con la que recorrerían las 48 millas en unas 8 horas, con vientos del N al NE.

Hacia las 12,00 de la mañana estarían en la posición citada respecto a Punta Rasca.

Y en el peor de los casos; viento NNW, rumbo verdadero 280; velocidad 4 nudos (V. Base 3ª), llegarían a las 16,00 a la altura de Punta Rasca.

- *De unas seis o siete millas al Sur de Punta Rasca a SS de La Gomera:* Hasta llegar al meridiano de Punta Teno (Extremo occidental de la isla de Tenerife), siguiendo un rumbo WNW una cuarta al noroeste, tendrían que recorrer unas 13 millas; sometidos a un régimen de ventolinas del SW y del Norte que les daría una velocidad resultante, para el citado rumbo, de dos nudos. Alcanzarían pues, el citado meridiano hacia las 18,00 horas (V. Base 4ª). Después, recibirían la embestida de un fuerte viento del Norte, y reduciendo velamen, creo serían capaces de ceñir 70 grados dando 3,5 nudos de velocidad. Sus proas apuntarían al extremo Sur de la isla de La Gomera o a mar abierto pero en cuando fuesen aproximándose al socaire de dicha isla, el viento se les iría alargando pudiendo arrumbar, quizás, al propio SS. Para alcanzar la costa deberían recorrer 14 millas, lo que implica que tal ceñida duraría 4 horas y ya serían las 22,00 horas cuando entrasen en SS, o tuvieran que costear unas pocas millas.

En el caso que hubieran tenido vientos del NNW entre el cabo Descojonado y Punta Rasca, vimos que habría que sumar cuatro horas al tiempo de su navegación, por lo que en este caso habrían llegado a la costa de La Gomera dos horas más tarde que las 24,00... Pero vimos su pequeña probabilidad.

Debe concluirse pues, que muy bien pudo aquella flotilla dejar Gando el día 1 de septiembre por la tarde y entrar el día 2 en La Gomera (En SS o en algún fondeadero.)

Respecto a la condición de haber visto la erupción del Teide, en la isla de Tenerife, con la navegación especificada hemos visto que a las 22,30 del día 1 estaban en las inmediaciones de Punta Taozo (Gran Canaria) y durante el resto de la noche fueron aproximándose a la isla de Tenerife, teniendo al Teide por la amura de estribor...¹.

5ª ETAPA.

Comienzo de la travesía atlántica de la «Santa María», «Pinta» y «Niña».

JUEVES, 6 de septiembre:

«Partió aquel día por la mañana del puerto de La Gomera y tomó la vuelta para ir su viaje (...) y anduvo todo aquel día y noche en calma y a la mañana se halló entre La Gomera y Tenerife».

VIERNES, 7 de septiembre:

«Todo el viernes y el sábado, hasta tres horas de noche estuvo en calma».

SÁBADO, 8 de septiembre:

«Tres horas de noche sábado, comenzó a ventar nordeste, y tomó su vía camino del Oeste (...) y andaría aquel día 9 leguas con su noche» (9 leguas = 25,2 millas actuales).

NOTAS

1ª Base

¹ Dice al respecto el concienzudo historiador Portugués Damiao Peres: «¿Desde cuando comenzó a practicarse la navegación astronómica? pregunta difícil de responder con segura precisión... no faltan sin embargo referencias que permiten creer que el comienzo de tal innovación se sitúa en tiempos del Infante D. Henrique».

Cita Damiao Peres en apoyo de esta conclusión el hecho de que ya en el siglo XIII, en el «Libro del Saber» del Rey Castellano Alfonso X, se especifica cómo se hallaban las latitudes por la altura de la Polar y figuraban algunas junto a sus respectivas ciudades.

También dice que el descubrimiento de islas y tierras continentales se hizo «iendo los navegantes muy instruido y provistos de instrumentos y reglas de Astronomía y Geometría», citando un texto del célebre cosmógrafo Pedro Nunes, en su libro «Tratado de la Esfera», Lisboa 1537 y resaltando que entre los descubrimientos a los que se refiere Pedro Nunes, algunos son de los tiempos del Infante D. Henrique.

Cita también Damiao Peres, las opiniones de dos prestigiosos marinos portugueses que concluyen: «... ya al final del primer cuarto del siglo XV, o en el segundo, se habrían formulado las reglas de navegación basadas en el cálculo de la latitud por medio de la estrella Polar» (V. págs. 188 y 189 de «Historia dos descubrimientos portugueses», DAMIAO PERES VERTIENTE, Porto 1983).

² Dice Gomes Eanes de Azurara, contemporáneo del Infante D. Henrique y que vivió en su Corte: «Su casa —se refiere a la de D. Henrique— acogía a todos los hombres del reino con mérito y más todavía a los extranjeros cuyo renombre justificaba todos los gastos que hacía para traerlos; pues, ordinariamente gentes de distintos países, muy lejanos a veces, se encontraban en su presencia...». Y cita entre tales hombres de mérito a los cartógrafos y astrónomos, Jaime de Mallorca, Maestre Joham, Samuel Goleimo, Antonio de Noli... (V. «Crónica de Guínee», GOMES EANES DE AZURARA y «Cristóbal Colón», PAOLO TAVIANI, vol. II, pág. 89).

³ Damiao Peres afirma que en 1428 D. Henrique recibió de su hermano D. Pedro un mapamundi veneciano y cita algunos de éstos de la época en los que figuraban Abisinia, pág. 44; o. c. Nota ¹.

Y Paolo E. Taviani en la pág 90 de su libro: «Cristóbal Colón», Vol. II; Barcelona 1977: que D. Henrique encargó a D. Pedro que le llevara de Italia cartas náuticas y relatos de viajes y por ello recibió, el *Millione* de Marco Polo y y el mapa de Africa, Catay y Cipango. Marco Polo vivió en China de 1271 a 1295.

⁴ V. págs. 185 a 188 de Vol. II de «Cristóbal Colón»; o.c. Nota ².

⁵ V. «Arab Navigation in the Indian Ocean before the coming of the Portuguese», G. R. TIBBETS, págs. 184 a 190 en las que reproduce un tratado de navegación de los árabes por el Índico y Pacífico (Medio y Lejano Oriente) escrito en el siglo XV, en lo que trata de hallar la altura de las estrellas, y la latitud por la de la Polar; citando latitudes en Ceylan especificadas en grados, medios grados y cuartos de grado. Al especificar de como debe hallarse la altura de una estrella se deduce que para ello utilizaban la Kamal o la ballestilla. V. también «The Simbad Voyage»; TIM SEVERIN; HUTCHINSON & Co (Publishers Ltd); 1982, pg que hace el nº 8 entre las 128 y 129 del libro; en ella se muestra la Kamal y modo de emplearla; y Tim Severin afirma «*Con muy poca práctica es posible obtener latitudes con una precisión dentro de las 30 millas*».

Recuérdese al tratar de este tema, que al contactar Vasco de Gama en 1497 con los pilotos árabes del Índico, constataron los portugueses cómo estos empleaban la ballestilla y tenían cartas con meridianos y paralelos.

⁶ V. «Cristóbal Colón»; PAOLO E. TAVIANI; o.c. Nota ², págs. 78-79, Vol. I y pág. 94, Vol. II.

^{7, 8 y 9} V. pág. 92; Vol. II, o.c. Nota ². De Paolo E. Taviani.

^{10 y 11} Hernando Colón, cuenta como Bartolomé de Perestrello fue Gobernador de Porto Santo (Madeira) desde su descubrimiento hasta que murió y añade: «*Y porque vio la suegra que daba mucho gusto al Almirante saber semejantes navegaciones, y la historia de ellas, le dio las escrituras y cartas de marear que habían quedado de su marido con lo cual el Almirante se acaloró más, y se informó de otros viajes y navegaciones que hacían entonces los portugueses a la Mina y por la costa de Guinea, y le gustaba tratar con los que navegaban por aquellas partes...*» (V. págs. 60, 61 de «Historia del Almirante», HERNANDO COLON, ed. Luis Arranz, Madrid 1984.

Bartolomé de Perestrello fue Gobernador de Porto Santo desde 1446 hasta 1457, lugar al que arribaban no pocas expediciones cuyo destino era *descubrir* y en el que rendirían informes al Gobernador; le sucedió en el cargo Pedro Correa de Cunha, casado con una hermana de Felipa Monis de Perestrello, de modo que Colón a partir de su matrimonio con ésta (1479 probablemente) se asomó a informaciones sobre descubrimientos portugueses durante 34 años; años en los que se produjo el vencimiento del Mar Tenebroso.

En Porto Santo fue también donde Cristóbal Colón recibió y alojó en su casa al piloto que le informó de la existencia de tierras a unas 750 leguas al SW de las Canarias, conforme a la leyenda de «*piloto anónimo*» cuya veracidad ha demostrado D. Juan Manzano Manzano (V. «Colón y su secreto», JUAN MANZANO MANZANO, Ed. Cultura Hispánica, Madrid, 1974).-

¹² Pág. 328, «El Almirante de la Mar Oceana. Vida de Cristóbal Colón», SAMUEL ELIOT MORISON.

¹³ V. pág. 111 de «Cristóbal Colón. Diario de Abordo»; Edición de Luis Arranz; Madrid 1985.

¹⁴ V. pág. 198 o. c. Nota¹³.

¹⁵ Con fecha 10 de febrero de 1493 se lee en el «Diario de Colón»: «*En la Carabela del Almirante carteaban y echaban punto Vicente Yanez y los pilotos Sancho Ruíz y Pero Alonso Niño y Rondán*» V. págs. 199-200 de «Cristóbal Colón. Diario de Abordo»; V. Nota 13; o. c.

¹⁶ V. la Fig. 1; En ella se ve a Tim Severin en postura de hallar una altura de un astro; debiendo situar el pequeño rectángulo que sostiene en su mano izquierda de modo que su canto inferior coincidiera con el horizonte y el superior con el astro cuya altura se busca. Es claro que cuanto más próximo de la cara del observador este dicho rectángulo,

mayor será la altura hallada. Y esta aproximación se reflejara con precisión en la longitud del cordel entre los dientes y el rectángulo.

Quiero destacar que a partir de que los navegantes de altura iban bien proveidos de instrumentos de Astronomía y Geometría, como vimos en la Nota¹ iban los pilotos en algunos tiempos del Infante D. Henrique, es prácticamente seguro que entre dichos instrumentos estuvieran los transportadores de ángulos, y que algunos de ellos en vez de utilizar los puños con el brazo estirado para hallar alturas «aproximadas» del astro a observar, hubiesen utilizado el transportador en la misma postura, visando el horizonte por el cano inferior y contando proximamente el número de transportadores hasta el astro. De ahí a darse cuenta de que con un transportador suficientemente grande podrían hallar la misma altura... y lo mismo con uno normal variando la distancia del transportador al ojo, creo que hay muy poco avance mental. Como en el hecho de medir la distancia del transportador, por medio de un hilo como se ve en la Fig. lo hacían con la Kamal. Creo que esta fue inventada por quienes practicaron mucho la navegación de altura; no solamente árabes. Y, por otra parte es muy difícil que los pilotos cristianos no se enterasen de la Kamal por «capilaridad» respecto a los árabes.

¹⁷ Creo que debe considerarse como en la Volta de Mina los pilotos alcanzaban la latitud de las Azores donde hallaban vientos predominantemente favorables que les impulsaban hacia la costa occidental de la Península Ibérica. Esto es lo que lógicamente hizo el piloto anónimo que informó a Colón y esto mismo es lo que hace éste para regresar.

Es claro que era muy importante obtener con aceptable precisión la latitud por observación de la Polar y, como hemos visto era lo que sabían hacer los pilotos dedicados a descubrir en la segunda mitad del siglo XV. Entre ellos, Cristóbal Colón.

Base 2^a: Los rumbos que da Colón en su «Diario» deben considerarse verdaderos

¹ V. «Derrotas de las naves de Cristóbal Colón en las islas Canarias en el viaje del Descubrimiento», Comisión para la Conmemoración del V Centenario del Descubrimiento de América, 1986, pág. 14.

² V. pág. 194; «Las naves del Descubrimiento y sus hombres», Colecciones Mapfre, S.A. 1991. Madrid.

Base 3^a: Capacidad náutica de la flotilla descubridora

¹ Ya en mi libro: «Naos y carabelas de los Descubrimientos y las naves de Colón», Pamplona 1971, Apéndice I; págs. 243-258; Establecí después de un profundo y extenso estudio: «Juzgo pues la equivalencia más probable: 1 milla colombina = 0,719 actuales y los límites más probables 0,751 que es la de la milla castellana y 0,67 que es la de los portulanos».

Y en «La verdad sobre la "Santa María", la "Pinta" y la "Niña"», Pamplona 1991. Después de reproducir los párrafos del «Diario» de Colón en el que establece que utiliza millas de mil pasos y leguas de 4 millas «como acostumbaban en la mar» considero una milla náutica de mil pasos náuticos; una castellana o marinera de cuatro millas por legua.

Y otras dos millas náuticas deducidas de dos estadios náuticos: también las equivalencias obtenidas comparando las distancias que dan en la época colombina entre dos puntos bien determinados y las que hay actualmente expresadas en millas actuales. Y obtengo: *una milla de las empleadas por los descubridores, equivale a 0,7049 millas náuticas actuales.*

Conclusión que queda ratificada por el estudio que Joseph Judge y James Stanfield (Publicado en el N.º de noviembre de la Revista de la «National Geographic Society»). Quienes establecen que *una milla utilizada por Colón = 0,705 actuales y una legua id. = 2,82 millas actuales*; basando esta equivalencia en un escrito de Master Thomas Blundeville, en 1594. Y en el libro de William Bournes: «A Regiment for The Sea» publicado en 1574.

² V. en «Cristóbal Colón. Diario de Abordo»; o. c. Nota¹³ de la 1ª Base; los días 9 y 10 de septiembre de 1492 y 5, 7 y 10 de octubre de 1492.

Y según la misma obra:

El 18 de septiembre de 1492 la flotilla hizo 55 leguas = 155 millas actuales.

El 3 de octubre de 1492 la flotilla hizo 47 leguas = 133 millas actuales.

El 10 de octubre de 1492 la flotilla hizo 59 leguas = 166 millas actuales.

El 5 de octubre de 1492 la flotilla hizo 57 leguas = 161 millas actuales.

El 4 de octubre de 1492 la flotilla hizo 63 leguas = 178 millas actuales.

³ V. pág. 150 o. c. Nota² de esta Base 3ª y considerar las bordadas que dieron «Santa María» y «Niña» entre el Puerto de la Concepción y la isla Tortuga y ésta y el fondeadero situado a media legua de la desembocadura del actual: «Los tres ríos»; teniendo en cuenta la corriente contraria probable entre las dos citadas islas y que tuvieron un viento de Levante «recio». Respecto a la precisión en sus situaciones. V. Dispersión el 1 de octubre de 1492, en el «Diario de Colón» pág. 84; o. c. Nota¹³ de la 1ª Base; entre la situación del piloto de la «Santa María» y la verdadera que juzgaba Colón había una diferencia de 129 leguas; promediando la situación el error sería de 64,5 leguas, 182 millas actuales; en 23 días luego al día del orden de 8 millas. Y en cuanto a los errores en la latitud obtenida por observaciones de la Polar vimos en la Nota⁵ de la Base 1ª que con la Kamal árabe, o instrumento análogo el error sería dentro de las 30 millas; debe suponerse que promediando las latitudes obtenidas por todos los pilotos de una flotilla; sería apreciablemente menor.

Base 4ª: Vientos y corrientes que debieron afectar a la flotilla

¹ V. págs. 7 y ss. del Derrotero Español n.º 2: «Derrotero de las costas de Portugal y SW de España», Instituto Hidrográfico de la Marina, Cádiz 1990.

Es aleccionador sobre lo variable de los vientos en el golfo de Cádiz, la falta de gráficos en el «Routing Chart» n.º 5, 124, publicada por el Almirantazgo en 1963 y otras publicaciones extranjeras.

² V. pág. 46; «Africa Pilot»; Vol. I, *Hidrographer of the Navy*; 1982.

³ V. Derrotero de la Costa W de África; Instituto Hidrográfico de la Marina. Cádiz 1984; pág. 8.

⁴ V. «Routing Chart» para el mes de agosto editado en julio de 1968, en Londres y «Routing Chart», de la misma entidad editado en junio de 1963.

⁵ V. o. c. Nota³, págs. 101 y 116.

^{5bis} Según informaciones del «Servicio Meteorológico Territorial (Canarias Oriental) En el aeropuerto de Gando, durante el mes de Agosto, los vientos entre el Norte y el NE soplan con una frecuencia media del 95,2% (datos en 15 años) y con una velocidad

media de 9,38 m. p. s. (casi 19 nudos, fuerza 5 cercana a 6) siendo los valores extremos de la velocidad del viento; 11,8 m.p.s. (23,76 nudos, fuerza 7) y 7,83 m.p.s. (15,7 nudos; fuerza 4 cercana a 5).

Y para el mes de Septiembre estos valores son: Frecuencia de un 90%; Velocidad media del viento 8. m.p.s. (16 nudos; fuerza 4 ó 5).

Siendo los valores extremos de la velocidad del viento: 11,34 m.p.s. (22,5 nudos; fuerza 6) y 4 m.p.s. (8 nudos; fuerza 4).

Por otra parte de los pocos datos que hay al respecto debe deducirse que la disminución entre la velocidad del viento entre las horas que sopla con máxima fuerza —de 11,00 a 19,00— y las de mínima —de 01,00 a 07,00— es *muy notable*; quizás del orden de un 33%.

Estas informaciones ratifican el aserto que en Agosto no existen prácticamente los terrales (sólo un 0,33% de vientos de componente W al NNW).

Y en Septiembre podría haber un 1,33% de que soplasen vientos entre dichas direcciones, de fuerza 3.

Debo añadir, que de fuentes fidedignas me informan que el viento en la mar, muy cerca del aeropuerto de Gando, llama más al NE y su fuerza es mayor.

⁶ V. págs. 22 y 23 del «Derrotero de las costas de Portugal y España», Tomo II.

⁷ V. págs. 24 «Derrotero de la costa W de Africa», N° 4, Instituto Hidrográfico de la Marina; Cádiz 1984.

⁸ V. pág. 33 de «Africa Pilot», Vol. I; Gráfico de corrientes superficiales para junio-agosto; *Hydrographer of the Navy*; 1982

⁹ V. «Routing Chart», *North Atlantic Ocean* de julio de 1968. Carta n° 5.124(8).

Base 5ª: Bases navales y fondeaderos

^{1, 2 y 3} V. «Historia de la conquista de las siete islas de Canaria». FRAY JUAN DE ABREU GALINDO; Ediciones Goya; Santa Cruz de Tenerife; 1977. y «Africa Pilot», Vol. I, o.c. Nota⁸, de la Base 4ª.

Respecto a la Base Naval en Gando, que tiene una especial importancia para este estudio, creo oportuno apoyar mi conclusión con lo que dice el Capitán de la Marina Mercante, D. Manuel González Quevedo: «*Gando fue a través de la historia de la navegación primitiva a Canarias, la verdadera puerta de entrada a Gran Canaria, y presenta con Caleta Fustes en Fuerteventura, la playa más segura, desde el punto de vista mariner, para dar a monte a las naves de la antigüedad. Esto ha quedado demostrado con los restos de arqueología submarina recuperados para el Museo Canario en 1983-84.*»

«*Existe una antigua carta de la Gran Canaria, en el Museo Canario de Las Palmas, siglos XVIII, que muestra la configuración de la isla con los promontorios de Gando mucho más acusados y con amplia bahía, de lo que son en la actualidad en las cartas náuticas actuales, también se dibujan, la gran importancia de los bosques de pinos hasta Telde.*

En estas antiguas cartas, la proximidad de Las Palmas a Telde es muy remarcada.

Y cita un ejemplo de un vecino de Las Palmas que en once horas hizo el viaje de ida y vuelta más una inspección al Castillo de Gando que había sufrido el ataque de una fragata inglesa el día anterior. En la Carta de la fig. 3, figuran 2 horas. Y añade: «*Según antiguos derroteros de navegación los fondeaderos de la Bahía de Las Palmas son muy molestos en verano, con brisas frescas. En Gando, por el contrario, muy seguro y protegido, con playa muy aplacerada y sin rocas.*» (V. págs. 64 y 68 de «Derrotas de las naves de Cristóbal Colón en las islas Canarias en el Viaje del Descubrimiento», Comisión de Canarias para la Conmemoración del V Centenario del Descubrimiento de América, Madrid, 1986.

Ya del hecho de que desde las primeras entradas de los españoles en Gran Canaria, edificaran un Torreón en Gando se deduce la gran bondad de aquel puerto natural. Lo que implica que, después de diez años de conquistada la isla, pescadores y comerciantes de la región de Telde y Agüimes (relativamente muy poblada) lo utilizarían para traficar con sus productos. No podrían faltar, por lo tanto, artesanos e instalaciones para reparar barcos.

⁴ V. «Africa Pilot», Vol. I; o. c. Nota⁸ de la Base 4^a.

Respecto a las excepcionales condiciones en que se encuentran los buques fondeados en los fondeaderos especificados al Sur de Gran Canaria, considérese que a ellos se retiraron las flotas de Drake, Van der Does y Blake, después de sus ataques a Las Palmas y Santa Cruz de Tenerife (octubre de 1595, julio de 1599 y abril de 1657, respectivamente); tanto para reparar averías enterrar sus muertos como para hacer agua en Maspalomas. V; Tomo II; 2^a parte; págs. 721; 886 y Tomo III; Primera parte; pág. 189 de la ejemplar obra de D. Antonio Rumeu de Armas: «Canarias y el Atlántico»; 1^a Ed., 1947; 2^a 1991.

⁵ Dijo al respecto el Gobernador de la Gran Canaria Pedro de Alvarado, que había vivido la defensa de Las Palmas contra la escuadra de Drake en 1595: «*En dos horas todos los hombres de los lugares cercanos acudían a los rebatos*». Se refiere para defender Las Palmas: «*y en cuatro horas como máximo la gente de los más lejanos*», V. págs. 681 a 716, del Tomo II, 2^a Parte de «Canarias y el Atlántico» citada en la Nota anterior, donde se especifica como al amanecer del 6 de octubre de 1595 se dio la alarma en Las Palmas, ante las 28 velas de la escuadra inglesa de Drake, y cómo para las 12,00 horas de aquel mismo día habían llegado a Las Palmas las compañías de Telde y Agüimes, procedentes de estas ciudades.

^{6 y 7} V. «Historia de la conquista de las siete islas de Canaria», o. c. Notas^{1, 2 y 3}.

Base 6^a: Textos históricos sobre la navegación de la flotilla del primer viaje de Colón, del 3 de agosto de 1492 al 7 de septiembre del mismo año

¹ «Cristóbal Colón. Diario de Abordo», Edición de Luis Arranz. Historia 16, Madrid 1985, págs. 73 a 77.

² HERNANDO COLÓN, «Historia del Almirante». Edición de Luis Arranz. Historia 16, Madrid 1984, págs. 96, 97 y 98.

³ «Historia de las Indias», BARTOLOMÉ DE LAS CASAS. Biblioteca de autores españoles Rivadeneyra. Revisión Pérez de Tudela. Madrid 1957, Historia I, cap. 34, pág. 128.

Dado que las afirmaciones de Bartolomé de las Casas en «Historia de las Indias», al relatar el primer viaje y decir que Cristóbal Colón fue a La Gomera dejando en la costa de Gran Canaria a la «Pinta» y después de muchos rodeos y trabajos «*tornose a Canaria, al puerto de Gando*», han sido muy contestadas y por personalidades como la de D. Antonio Rumeu de Armas, creo necesario responder a dichas contestaciones. D. Antonio aporta la declaración del destacado navegante Juan Bivas, nacido alrededor de 1477 y domiciliado habitualmente en Las Palmas de Gran Canaria, desde niño.

Y en marzo de 1513, en unas probanzas para integrar a los «Pleitos colombinos», teniendo 15 años, declaró: «*Que vido venir al dicho Almirante D. Cristóbal Colón la primera vez que descubrió estas partes (Antillas)*», declaración tomada en la ciudad de Santo Domingo, en la isla Española. En la que añadió: «*Que vio que Pero Alonso Niño, Juan Niño, Juan de Xeres y Pedro Arraéz, vinieron con el dicho Almirante la primera vez que descubrió esta isla Española*».

Y escribe D. Antonio Rumeo «La interpretación exacta»: *«Juan Bivas contempló a Colón en Las Palmas en 1492... véase la auténtica versión: Juan Bivas es casi un niño en 1492, vive en Las Palmas de Gran Canaria (...) su existencia transcurre en un ambiente marinero... sueña con surcar el océano y distrae sus ocios contemplando horizontes... un día... la flotilla castellana al mando de Colón recalca en el puerto de La Luz y Juan Bivas acude a contemplarla y... veinte años más tarde declara en la capital de la isla Española que vido venir al dicho Almirante D. Cristóbal Colón la primera vez que descubrió.*

Que vio que Pedro Alonso Niño, Juan Niño, Juan de Xeres e Pedro Arraez vinieron con el dicho Almirante la primera vez que descubrió esta isla Española. (V. «El Almirante Cristóbal Colón en Las Palmas en 1492», «El nauta Juan Bivas testigo presencial de la estancia», Antonio Rumeo de Armas, Académico de la Real de la Historia.

Creo equivocada esta hipótesis, muy difícil de compaginar con lo afirmado por B. de las Casas. Considero probabilísimo que nada más tocar tierra la barca de la «Pinta» en el Sur de Gran Canaria, dejando a la Carabela en un buen fondeadero, Martín Alonso Pinzón, o su segundo, se apresuró a pedir apoyo e información sobre posibilidades de cambiar la «Pinta» por algún navío adecuado para descubrir, a las autoridades en Telde y en el Real de Las Palmas, presentándoles cartas de apoyo de los Reyes Católicos para la mejor realización de la ambiciosa navegación. Como consecuencia, antes de 48 horas de su desembarco se conocía en Las Palmas la existencia y destino de la flotilla bajo el mando de Colón. Es decir hacia el 13 ó 14 de agosto. Y públicas serían en Las Palmas las llegadas a Gando, de la «Pinta» el día 24 del mismo mes y de la «Santa María y la «Niña» al día siguiente.

También considero prácticamente seguro que, después de poner en marcha las obras a efectuar en «Pinta» y «Niña», Cristóbal Colón, acompañado por varios subalternos fue a Las Palmas, a cumplimentar al Gobernador Maldonado, a darle muy probablemente alguna instrucción de parte de los citados soberanos y a pedirle su intervención para concluir los trabajos en Gando lo más rápido y eficazmente posible. Cristóbal Colón tenía en su poder el «tesoro» de las Capitulaciones con la Corona de Castilla: Sabía de la existencia de tierras a 750 leguas al Suroeste de las Canarias (V. «Colón y su secreto», JUAN MANZANO MANZANO, Madrid 1989; y, en un futuro «próximo» mi obra inédita: «Cómo fue vencido el mar tenebroso») y conocía la Bula Papal que otorgaba las tierras por descubrir en el mundo pagano al *primer rey cristiano que las ocupase...* todo ello implicaba que procurase partir con la máxima urgencia y que pidiese apoyo al respecto a quien podía dárselo. Considero que lo mismo que los Reyes Católicos escribieron a los de Palos ordenándoles que dieran a Colón los tres navíos que escogiera en dicho puerto, dieron cartas a Colón para su representante en Canarias para que facilitara al máximo la empresa.

Por todo ello, muy bien pudo ver Juan Bivas a Cristóbal Colón y a sus acompañantes en Las Palmas de Gran Canaria, y también ver partir las tres naves el día uno de septiembre, por la tarde, del puerto de Gando...

Todo ello casaría perfectamente con el relato de Las Casas afirmando fue Gando el Puerto donde arribaron «Santa María» y «Niña» el 25 de agosto, después de dejar La Gomera el 24 y Hernando Colón informa de trabajos en la «Pinta» y la «Niña» que muy bien requirieron los días entre el 25 de agosto y el 1 de septiembre. Debe considerarse que, ambos: B. de Las Casas y Hernando Colón dispusieron de los «Diarios» que escribió Cristóbal Colón sobre sus viajes, y que dice sobre los mismos su hijo Hernando: *«El 3 de agosto de 1492, al amanecer, dieron vela con rumbo a Canarias, y desde aquel punto fue diligentísimo el Almirante en escribir de día en día, minuciosamente, todo aquello que sucedía en el viaje... lo cual él siempre acostumbró a hacer en cuatro viajes que realizó desde Castilla a las Indias... pero... yo... solamente atenderé a exponer lo que me parezca necesario*

y conveniente...» (V. «Historias», caps. XVI-XVIII, págs. 129-140; Ed. Serrano y Sanz, Madrid 1932).

Es decir, que B. de Las Casas, aunque escribiera «Historia de las Indias» teniendo muchos años, disponía de datos escritos que reflejaban los acontecimientos del primer viaje «*día a día y minuciosamente*». Por lo cual éstos deben ser creídos mientras no haya pruebas importantes en contrario.

A mayor abundamiento, D. Miguel de Santiago dice sobre la veracidad de Las Casas en relación con «Historia de las Indias»: «*La veracidad de las Casas en esta obra a pesar de su apasionamiento indiscutible, ha sido rigurosamente comprobada, y sus fuentes son principalmente escritos directos de Cristóbal Colón y otros también de Colón a través de D. Fernando, cuya obra conoció y utilizó*». (V. «Colón en Canarias»; D. Miguel Santiago; Archivero Bibliotecario del Ministerio de Asuntos Exteriores).

En mi opinión, D. Hernando Colón y B. de las Casas aman en ocasiones la verdad en relación con la fama e intereses de la familia Colón, pero en el punto de ser Gando el lugar de la arribada y salida de la Gran Canaria, no veo razón ninguna para que no dijese la verdad.

En relación con la estancia o no de D. Cristóbal Colón en Las Palmas creo tienen razón en darla como un hecho tanto D. Antonio Rumeu como D. Miguel de Santiago y para terminar esta larga nota, hago más las siguientes palabras de D. Miguel en el trabajo citado; refiriéndose a D. Cristóbal Colón: «*Lo más lógico es que en esos ocho días que allí estuvo —en Gando— del 25 de agosto al 1 de septiembre, se acercara a esa ciudad de Las Palmas a cambiar impresiones con las autoridades reales de la isla y tal vez a pedir ayuda. Un mediano caballo hace el trayecto en pocas horas, y de Agüimes o de Telde era fácil el proporcionárselo (...) por ello es verosímil que si estuvo —en mi opinión casi seguro— y si residió en Las Palmas no hay ninguna dificultad en admitir la tradición muy arraigada en la isla de que oró en la ermita de San Antonio Abad, la más primitiva del Real de Las Palmas, antes de emprender el salto definitivo sobre el Atlántico*».

Base 7ª: El Camino de las Canarias, según Cristóbal Colón

¹ No es difícil imaginar que si lo que Colón escribió fue «*una cuarta al Sur del Suroeste*»; Las Casas lo convirtiese en «*al Sur cuarta del Sudoeste*» o quizás lo que escribió Colón fue: «*al Sur una cuarta del Suroeste...*».

² En el primer viaje de Colón salieron el día 3 de agosto, al alba y avistaron las Canarias el 9 al alba, es decir, tardaron 6 días (V. «Diario de Colón» o. c.).

En el segundo salió de Cádiz el 25 de septiembre de 1493 una hora antes de salir el sol Miércoles a 2 de octubre, llegó a Gran Canaria donde fondeó; puede calcularse 7 días o 7,5 pero debe de tenerse en cuenta que este segundo viaje fue de exploración y colonización, y como consecuencia de esta última condición su capitana era muy pesada y tenían que aguardarla en la travesía Atlántica los demás navíos.

En el tercero salió el 30 de mayo de Sanlúcar de Barrameda y el 7 de junio llegó a la isla de Porto Santo, tardó 8 días haciendo unas 80 millas menos luego puede calcularse que habría tardado 9; ahora bien, este viaje también tuvo carácter mixto, de exploración y colonización, por lo que de los seis navíos que llevó algunos eran más pesados que los que formaban las flotillas únicamente para descubrir. Por otra parte, tanto el segundo como este tercer viaje salieron en meses en que el alisio sopla con menos fuerza que en agosto.

En cuarto viaje, partieron el miércoles día 11 de mayo y el segundo día fueron a Arcila para socorrer a los portugueses atacados por los moros; encontraron el cerco

levantado pero cumplimentaron al capitán portugués de la plaza; siguieron ese día hacia Canaria y fondearon en La Isleta el 20; de 7 a 8 días de navegación; flota toda para Descubrir, pero que no fue directamente a las Canarias y que por salir el 11 de mayo tuvo muy probablemente vientos alisios de menor fuerza que los que soplan en Agosto.

Creo, pues, adecuado atribuir una duración de 6,5 días a la navegación de una flotilla: *para descubrir* desde su partida de Palos, a primeros de Agosto hasta avistar las Canarias; 6 días tardó Colón en su primer viaje; 6 días tardó la carabela «Niña III» en 1993... En ambas navegaciones soplaron muy fuertes alisios; Colón y su hijo Fernando hablan de temporal al referirse a aquella travesía (V. págs. 208 de «Cristóbal Colón. Diario de Abordo»; Ed Luis Arranz; Historia 16; Madrid 1985; El Jueves 21 de febrero de 1493, escribe C. Colón: «... y en aquellas islas había padecido tan grave tormenta, y lo mismo le acaeció a la ida hasta las islas Canaria...»). Y pág. 96 de «Hernando Colón. Historia del Almirante», Ed. de Luis Arranz. Historia 16; Madrid 1984, donde dice D. Hernando: «... pronto el Almirante se les acercó, bien que por la fuerza del temporal no podía darles socorro...»). Y respecto a la «Niña III», llegamos a tener mar montañosa, recuerdo las crestas de las olas acercarse por popa más altas que la horizontal de mis ojos estando yo de pie en la tolda y en posición vertical.

³ Desde el extremo Norte de la isla de Lanzarote —unas 30 millas de longitud— hasta el extremo Sur de la isla de Fuerteventura —53 millas id.— se elevan: «Monte Corona», extremo Norte de una cadena de montañas que corre longitudinalmente por toda la isla; está situado en 29-11 de lat. N. y 13-29 de Long. W y tiene una altitud de 609 mts. aprox. Por la parte central están Monte Famara (670 mts. de altitud) y en la parte Sur: Monte Blanca (596 mts.) y Monte Hacha Grande, de 561 mts de altura; situado en 28 grados y 53 minutos de latitud Norte. Y en Fuerteventura: Monte Muda, en el Norte (689 mts. altitud), Pico de la Zarza (806 mts.) y en el extremo Sur un pico de 793 mts. cuya latitud es 28 grados 6 minutos Norte.

Si al parecer Colón buscando recalar en las islas de San Miguel o Santa María, en las Azores ha corrido los paralelos que las atraviesan: (38°, 37° y 37,5 Norte) como vimos en la Base 1ª; parece seguro que los pilotos acostumbrados a la navegación de altura, corriendo el paralelo 28-30 a oriente de la cadena Lanzarote/Fuerteventura; con precisiones en la obtención de la latitud dentro de las 30 millas (Y aplicando series de observaciones de los varios pilotos de la flotilla, probablemente dentro de las 20) millas, no podrían fallar la recalada en Gran Canaria.

⁴ A este respecto, considerese lo que dice el Derrotero nº4: «Costa W de Africa», —o. c. Nota⁷; Base 4ª): *Puede calcularse por término medio, todo buque que se dirige de Europa a las Canarias, experimenta una corriente para el SE de unas 14 millas en 24 horas, en cuya intensidad y dirección influyen las del tiempo reinante*— pág. 101. Es claro que cuando ella sea la predominante, dichos buques alcanzarían el paralelo que atraviesa el Norte de Lanzarote más al Este que dicha isla y que corriéndolo hacia el Oeste haría una buena recalada en las Canarias. Y lo mismo cualquiera que cortara a la isla de Lanzarote más al Norte del Estrecho de la Bocayna.

Según lo que afirma dicho derrotero a los 6 días de dejar Palos, el 9 de Agosto al alba, la flotilla descubridora se encontraría 70 millas al Este del Norte de Lanzarote y debería correr hacia el Oeste el paralelo que lo atraviesa durante 14 horas a una media de 5 nudos... para recalar en él.

⁵ Siendo este el situarse a unas 20 millas al Este del Norte del Archipiélago en el Paralelo 29 grados, 30 minutos y correrlo hacia el Oeste, vemos que haciéndolo exactamente, podrían avistar por la amura o el través de Babor el Monte Caldera, en la isla de *Alegranza* a unas 7 millas, monte que tiene una altitud de 289 mts; al que forma *Montaña Clara* —256 mts. de altitud— a unas 12 millas; al llamado «Pedro Barba» —266 mts. de

altitud— en la isla de La Graciosa, a unas 15 millas; y al Monte Corona, en el Norte de la isla de Lanzarote, —609 mts. de altitud— a unas 19 millas.

Si lo corrían con 15 millas de error hacia el Norte, podrían avistarlos 15 millas más lejos; 22 al Monte Caldera.

Si lo corrían con 30 más al Sur, o sea el paralelo 29 grados, verían por la amura de estribor al Monte Corona a unas 19 millas. Todo ello muy concorde con los errores que podrían tener en el cálculo de la latitud por la Polar y por tanto apuntando a que mediante tal «camino», las probabilidades de recalcar en el Archipiélago Canario a Barlovento de todas las islas, eran muy grandes.

Considérese también el nombre de la isla más al Norte: *Alegranza*; todo sucede como que la bautizasen así los marinos que recalaban en ella. Y que muchas veces lo hacían.

1ª Etapa.

¹ Debe darse como seguro que la avería en el timón de la «Pinta» se produjo el día 6 de agosto, ya que así lo afirman Cristóbal Colón, en su Diario y Bartolomé de las Casas en «Historia de las Indias» (V. Base 6ª)

² V. Texto Hernando Colón en Base 6ª, y pág. 208 de «Cristóbal Colón. Diario de Abordo», o. c. Nota¹, Base 6ª.

³ V. Nota² de la Base 3ª.

⁴ V. Base 6ª, texto del Diario de Colón correspondiente al día 8 de agosto. Respecto a los pilotos que hallaron latitud, como se dijo en la Nota¹⁵ de la Base 1ª, en la carabela «Niña», al regreso, carteaban y echaban punto: además de Cristóbal Colón, Vicente Yanez Pinzón y los pilotos Sancho Ruiz, Pero Alonso Niño y Rondán a los que hay que sumar Juan de la Cosa, Martín Alonso Pinzón, Cristóbal García Sarmiento y algún contramaestre o marinero, veterano. V. pág. 197-199 de «La nave del descubrimiento y sus hombres», JOSÉ MARIA MARTINEZ HIDALGO, Colecciones Mapfre, Madrid 1992.

⁵ V. BASE 6ª, texto de Hernando Colón.

⁶ Dª Beatriz de Peraza y Bobadilla había sido doncella de honor de la reina Isabel y era famosa por su extrema belleza. Habiendo ido a Castilla preso Hernán Peraza, Señor de La Gomera, por su responsabilidad en la muerte de Juan Rejón, Capitán de los Reyes Católicos en Gran Canaria, éstos le perdonaron la vida pero a cambio de servir, con sus gomereros, en la conquista de Gran Canaria. Además, la reina le ordenó casarse con Dª Beatriz, probablemente para alejarla del Rey Fernando. La boda debió de celebrarse en 1481, yendo seguidamente los esposos a Lanzarote a visitar a los padres de Hernán Peraza, de allí pasaron a La Gomera donde reunió a sus hombres de armas y juntamente con algunas tropas que le envió su padre, pasó a Gran Canaria, donde desembarcó el 1 de febrero de 1482. Estuvo Hernán Peraza en aquella campaña aproximadamente un año, permitiéndole después los Reyes Católicos regresar a La Gomera con su esposa. (V. «Historia de la Conquista de las siete islas de Canaria», Fr. Juan de Abreu Galindo, Santa Cruz de Tenerife 1977, Ed. Goya).

Habiendo estado pues Dª Beatriz Peraza y Bobadilla en La Gomera desde mediado el año 1481 pudo haber conocido a Cristóbal Colón, quien desde probablemente el año 1479, vivía en la isla de Madera y navegó a Guinea en 1482-83, al Castillo de la Mina. (V. «Cristóbal Colón», PAOLO TAVIANI, Vol. I, pág. 130).

En estas navegaciones no es improbable recalase en La Gomera a aprovisionarse de víveres. En mi obra inédita, pero ya registrada: «Cómo fue vencido el mar tenebroso»; Pamplona 1992; Dep. Legal NA-299/1992, creo demostrar la muy gran probabilidad de que Cristóbal Colón, lejos de actuar en solitario en sus estudios y experiencias encamina-

das a hallar la ruta occidental a la Especiería, era un agente al servicio de banqueros y comerciantes genoveses y judíos. Y a sus órdenes fue en 1477 a Islandia, a navegar 100 leguas hacia el Oeste para comprobar la impunidad con la que se podía traspasar los límites occidentales según Ptolomeo. Por sus órdenes y su influencia, pudo casarse con una noble portuguesa, hija de Bartolomé de Perestrello, que había sido gobernador de la isla Madera durante muchos años, y cuñada del entonces Gobernador Pedro Correa de Cunha; parentesco que le permitió conocer los «Derroteros» portugueses levantados durante muchos años en navegaciones para descubrir en el Atlántico Central; y también disponer de una base de operaciones en la isla de Madera, a partir de su boda en 1479. Considero por tanto probabilísimo que en los años 80, 81, 82 Colón realizara viajes análogos al que hizo en la latitud de Islandia; para comprobar la impunidad de traspasar el citado meridiano límite de la habitabilidad del mundo conocido. En tales navegaciones, es muy probable tocara en La Gomera, situada a occidente de las Canarias y probablemente poco sometida a vigilancia por parte de la Corona Portuguesa, que ejercía un Monopolio en relación con posibles descubrimientos de sus vasallos. La fama de la gran belleza de la Señora de la isla a partir de 1481 pudo también ser causa de que la visitara.

⁷ Considero muy difícil opinar sobre la distancia probable a la que la avistaron. Por mi propia experiencia, puede verse, y entre nubes, una escasa porción de un monte a 35 millas (Monte Corona, desde la carabela «Niña II»); mientras que en la recalada en Santa Cruz de Tenerife, dos años más tarde, fue divisada la tierra a cuatro millas, con tiempo brumoso.

Leyendo el Derrotero al respecto, había leído que a veces se divisaba el Teide a 100 millas... (!!).

Y recalando con la carabela «Niña III» en Las Palmas nunca vi el lejano Pico de las Nieves, a pesar de su gran altitud, sino los montículos de la Isleta y a pocas millas.. Tampoco del texto de Las Casas puede deducirse la hora o distancia a la que avistaron la Gran Canaria; el «...llegaron en obra de siete días a vista de Gran Canaria...» solamente determina que no habían pasado 8. Como salieron de Palos el 3, al alba, pudieron avistar la isla a cualquier hora del día 10.

⁸ Para ambas cosas fue Colón a Maspalomas en su cuarto viaje. V. Nota⁴ de la Base 5^a.

⁹ Navegando por la noche en la Carabela «Niña III», fuimos dando una media de 6,6 nudos antes de llegar al meridiano de Punta Tenefé, y después de este, navegando a unas 5 millas de la costa, nuestra velocidad bajó muy pronto a 3 nudos y al alcanzar aguas de la Punta de Maspalomas, quedamos encalmados. Y padecimos un régimen de calmas y ventolinillas al Oeste de esta Punta; hasta rebasar el meridiano del cabo Descojonado.

¹⁰ Se sabe que muchas carabelas para descubrir, en especial las latinas, usaban también remos como propulsión auxiliar; remos de gran tamaño para utilizar desde abordó. Y todos los navíos dedicados a Descubrir; por tanto relativamente ligeros, aunque fuesen Naos o Carabelas de Armada, podían ser propulsadas de este modo desde sus barcas. Por mi propia experiencia; a pesar de que las réplicas que he navegado: «Niña II»; «Olatrane Sanlúcar» y «Niña III» han sido mucho más pesadas que sus modelos (ya que actualmente, a nivel de carpinteros de Ribera acostumbrados a construir con madera pesqueros propulsados por motores, no saben construir los cascos con desplazamientos parecidos a los destinados a ser propulsados por vela y remo. Han perdido la técnica de seleccionar en el bosque las maderas cuya curvatura natural garantizas un máximo de resistencia dentro de un peso mínimo. Algo importantísimo para un velero) pudieron ser remolcadas por sus barcas: En una ocasión a la «Niña II» dentro del Puerto de Pasajes; Id. dentro del Puerto de Las Palmas, con el «Olatrane Sanlúcar», con tal propulsión salimos, entre boyas, de Sanlúcar de Barrameda. Y del Puerto de Bayona (Galicia) y del de

La Guaira (Venezuela). Y entramos después de notable esfuerzo en Port Spain. Y así evitamos ser aconchados contra una plataforma petrolífera en el golfo de Paria.

¹¹ Hemos visto como la «Santa María y la «Niña» pudieron muy bien ir a La Gomera desde el mediodía del día 11 hasta el 12 por la noche, partiendo del fondeadero de Maspalomas. Es decir, en unas 36 horas. La «Niña III» tardó desde el mediodía del 7 de Septiembre —encalmada a la altura de Mogán— hasta las 17,30 del 8 que alcanzó el fondeadero de Punta Gaviota, en La Gomera.

¹² Vemos en la Base 4ª que según el «Routing Chart» del Almirantazgo para el mes de Agosto y en aguas del Archipiélago Canario; impreso por el Almirantazgo en junio de 1963; N.º 5124⁸; después de 1112 observaciones la frecuencia de los vientos fue: NNW, 3%; Nortes; 12%; NNE, 45%; NE, 30%; ENE; 6%; ESE, 2%; 1% de calmas y uno de ventolinas.

¹³ La única diferencia notable entre mi interpretación de la Leyenda del Piloto Anónimo y la de D. Juan Manzano es que para mí es mucho más probable que dicho piloto llegó a las Antillas en un viaje clandestino, que no arrojado por un temporal.

¹⁴ Que por la razón que fuera, Colón estaba seguro de encontrar tierras se desprende del siguiente escrito de B. de las Casas, dice: «Esto, al menos, me parece que sin duda alguna podemos creer: que, o por esta ocasión —la información del piloto anónimo— o por las otras, o por parte de ellas o por todas juntas, cuando él se determinó, tan cierto iba de descubrir lo que descubrió y hallar lo que halló, como si dentro de una cámara, con su propia llave, lo tuviera», pág. V., pág. 112: «Colón y su Secreto», o.c.

Es decir, Colón estaba seguro de la existencia de tierras y sentía por tanto la necesidad de actuar con extrema urgencia.

3ª Etapa.

¹ Carabelón: «Nombre que se daba antiguamente al bergantín» se lee en la Enciclopedia Espasa, ed. 1930.

Y sobre el bergantín, dice el mismo Diccionario: «Buque de construcción fina que además del bauprés, arbola ordinariamente dos palos, trinquete y mayor (...)». Los bergantines comenzaron a usarse en el siglo XIV como naves ligeras y las sucesivas modificaciones introducidas en el aparejo han dado lugar a variantes del tipo (...).

Escalante de Mendoza, en 1575, V. «Itinerario de Navegación por los mares y tierras occidentales» los identifica con veleros de aparejo latino. Al decir: «Y los navíos latinos son los que tienen una relinga sola y de palo, y cuando van barloventeando, para hacer otra vuelta tienen necesidad de traer al pie del árbol el car y pasarlo por detrás de la jarcia como se hace en todas las carabelas y carabelones, bergantines y fragatas...».

Los bergantines que construyó Cortés para la toma de la capital azteca fueron de un solo mástil y 12 remeros; un capitán y seis hombres de guerra —ballesteros o escopeteros—.

Los bergantines que especifica Manoel Fernandes en «Livro das Traças de Carpintería», hacia 1616, son embarcaciones muy ligeras de una relación de Eslora a Manga de más de 5 y una de Manga a Puntal de más de 3; fondos muy planos; dos mástiles y 16 remeros. En tiempos de Colón aquel carabelón podría tener solamente un mástil con vela latina y 8 ó 10 remeros. Eran entonces barcos en los que la propulsión a remo tenía una gran importancia.

En el Diccionario Naval de José Mª Martínez Hidalgo (Edic. Garriga, S.A., Barcelona, 1977, pág. 92), se define al carabelón como carabela pequeña.

² Se lee en el Derrotero n° 4: «Costa W de Africa...» (V. Base 4°): «Instrucciones para los veleros: Los buques que se dirijan a Santa Cruz desde cualquiera de las islas de sotavento, deben encaminarse hacia la costa occidental de Tenerife, aprovechando el «embate» que sopla con frecuencia en la mar, para alcanzar el paralelo de Punta Teno. Cerca de esta punta se encontrará el viento de del NE, empezando por rachas duras, por lo cual se acortará la vela a tiempo. Después de cruzar el paralelo de punta Teno es fácil barloventear hacia el NE, y a medida que el buque gana hacia el Norte se encuentra el viento más manejable» págs. 132, 133 o.c.

³ Del citado Derrotero n° 4 se deduce que las corrientes entre los canales entre las islas del archipiélago Canario tiran hacia el Sur; y las debidas a la Marea, hacia el Norte en creciente y hacia el Sur en la decreciente: siendo sensibles cerca de las costas. Debe suponerse pues que Colón saliera con marea comenzada ya a crecer para neutralizar un tanto la corriente hacia el Sur entre La Gomera y Tenerife. De este modo también al alcanzar la costa de Tenerife, cuatro horas después, la corriente de marea se sumaría a la que gana Norte con una velocidad de 0,87 nudos.

Respecto a los vientos probables que habría de encontrar, de la citada Base 4° se deduce que un 55% deberían ser del NNW, N o MNE (NNW sólo un 3%) y un 45% del NE, ENE o ESE, (siendo del NE de una frecuencia 33%).

4ª Etapa.

¹ La derrota, que he considerado probable para cubrir esta etapa, por el Sur de Gran Canaria y Tenerife, no excluye la posibilidad de que la hubiesen efectuado por el Norte de las citadas islas.

Vemos en la Base 4°, al especificar los vientos en las islas Canarias, que según la estadística, deberían haber soplado vientos del NE con una frecuencia del 30 al 36%; del NNE del 45 al 50%; es decir que hay de un 75 al 86% de probabilidades de que hubiesen tenido uno de los dos vientos; siendo el más probable el NNE. Y considerando la que da una probabilidad del 12% a la dirección Norte del viento, obtendríamos la de un 87 al 92% para que el viento hubiese soplado entre el N y el NE, ambos inclusive. Por otra parte, de la información del viento en el mismo Gando (V. Nota⁵ Bis de la Base 4°) y su probable variación en la mar; estos vientos habrían tenido una velocidad media del orden de 9, 38 m.p.s. en agosto y 8 m.p.s. en Septiembre podemos suponer que la que hubo los días 1 y 2 de Septiembre de aquel año 1492 fue una media entre ambas, o sea 8, 69 m.p.s. (17, 38 nudos; fuerza 5).

Pero los valores extremos de la velocidad del viento, podían haber tenido de media 19,4 a 24 nudos; lo que implica que a las horas de máxima intensidad de viento (De 11,00 a 19,00) esta fuera un 16% mayor, o más; es decir del orden de 27,8 nudos, fuerza 8; a la que corresponde Mar Montañosa y navegar con todos los rizos en las velas altas; condiciones que reducen o anulan la capacidad de barloventear.

Si suponemos que la dirección del viento que tuvieron fue la más probable, NNE, y que partieron a las 13,00 horas —«A la tarde» informa la Base 6,°— en 18 horas tuvieron que alcanzar una situación muy próxima a 14 millas al NE de La Isleta, ya que desde aquí, habrían tenido que recorrer 41 millas con el viento por el través y 72 a un largo para alcanzar La Gomera —vía Punta Anaga/Punta Teno, y en ello tuvieron que emplear unas 17 horas, suponiendo hicieron velocidades medias de 6 y 7 nudos navegando por el través y a un largo respectivamente. De otro modo no hubiesen podido alcanzar La Gomera dentro del día 2, como informa la Base 6°.

Pues bien, aun suponiendo que la flotilla hubiera podido ceñir 60 grados dando 4 nudos de velocidad —lo mismo que contra un «Viento recio» dieron «Santa María» y «Niña» entre la Española y la isla Tortuga— V. Base 3ª, justamente habrían podido alcanzar en 18 horas la citada situación respecto a la Isleta, si la corriente, conforme a la Base 4ª hubiese tirado al SW con una velocidad de 0,5 nudos.

Para asegurar tal meta hubiese sido necesario que el viento al salir de Gando y durante toda la bordada por babor, hubiera sido del Norte, durante 8 horas, y al final de la misma hubiese rolado al NNE, permitiéndoles virar y arrumbar al 322,5 verdadero. De este modo, antes de recorrer 28 millas tendrían el suficiente barlovento para arrumbar al Norte de Punta Anaga llevando el viento por el través y a pesar de la citada corriente.

Pudieron, pues, haber alcanzado SS de La Gomera en 35 horas, vía Norte, pero para ello tuvieron que tener, además de las condiciones de mar y viento que les permitiera ceñir 60 grados dando 4 nudos de velocidad unos cambios favorables en las direcciones del viento. Es claro que si en vez de rolar al NNE después de la primera bordada lo hubiese hecho al NE todavía hubieran alcanzado su meta más fácilmente.

Pero es patente que tales condiciones y cambios en la dirección de los vientos pudieron haber variado de modo adverso: Salir con NNE, rolar el viento al N después de la 1ª Bordada; mantenerse de esta dirección entre la Isleta y Punta Anaga, lo que les obligaría a ceñir... Ser menores las velocidades con los vientos favorables desde el NE de La Isleta hasta SS de La Gomera...

Todos esos cambios no les afectaban siguiendo la ruta Sur, con vientos favorables hasta más allá de Punta Tenefé; calmas en buenas condiciones de mar fácilmente vencibles con la propulsión a remo; Etapa: meridiano del cabo Descojonado/Meridiano de Punta Rasca con vientos prácticamente por el través —fuesen NE, NNE o N— de una abrumadora frecuencia; nueva zona de calmas o ventolinillas del SW al NW, entre los meridianos de Punta Rasca y Punta Teno, de pocas millas y para final, una corta y violenta ceñida entre el meridiano de Punta Teno y la isla de La Gomera.

Me parece casi seguro que este camino es el que escogieron.



Fig. 1: Tim hallando una altura con la Kamal árabe.

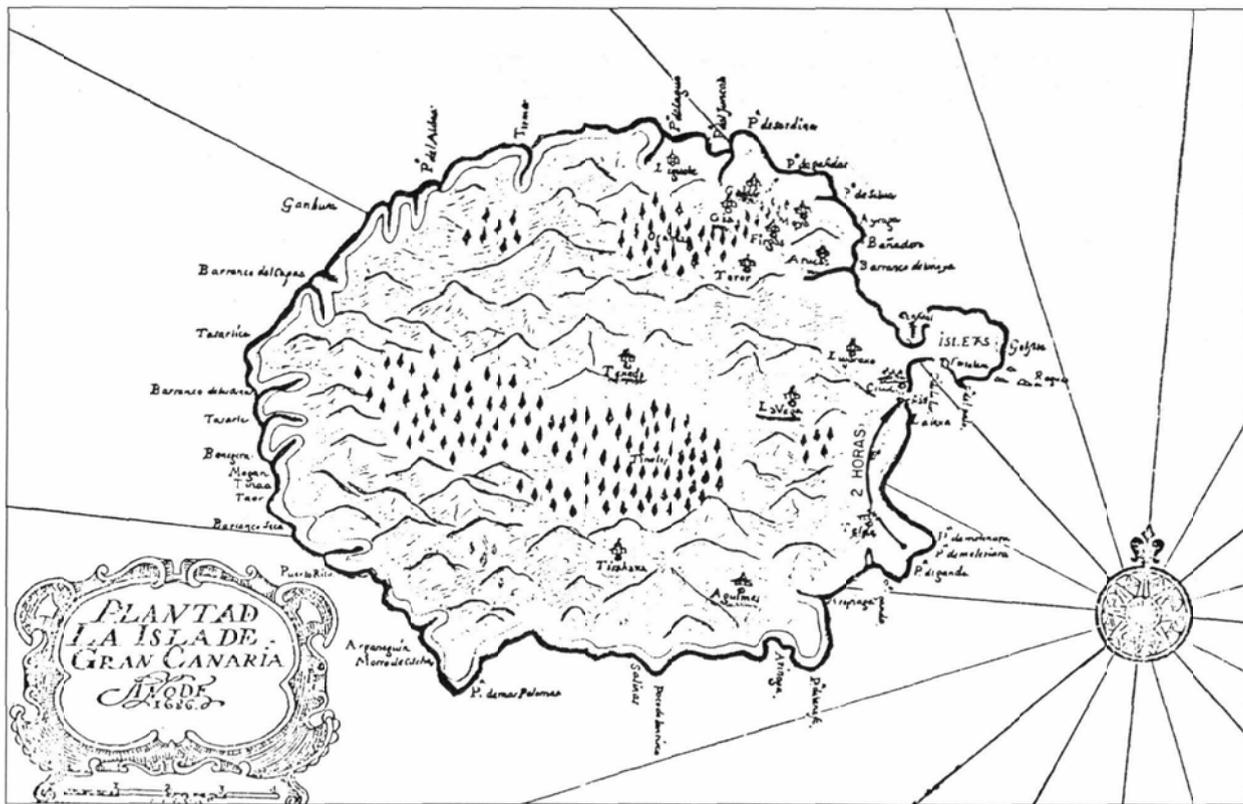


Fig. 2: Planta de la isla de Gran Canaria. Año de 1686.

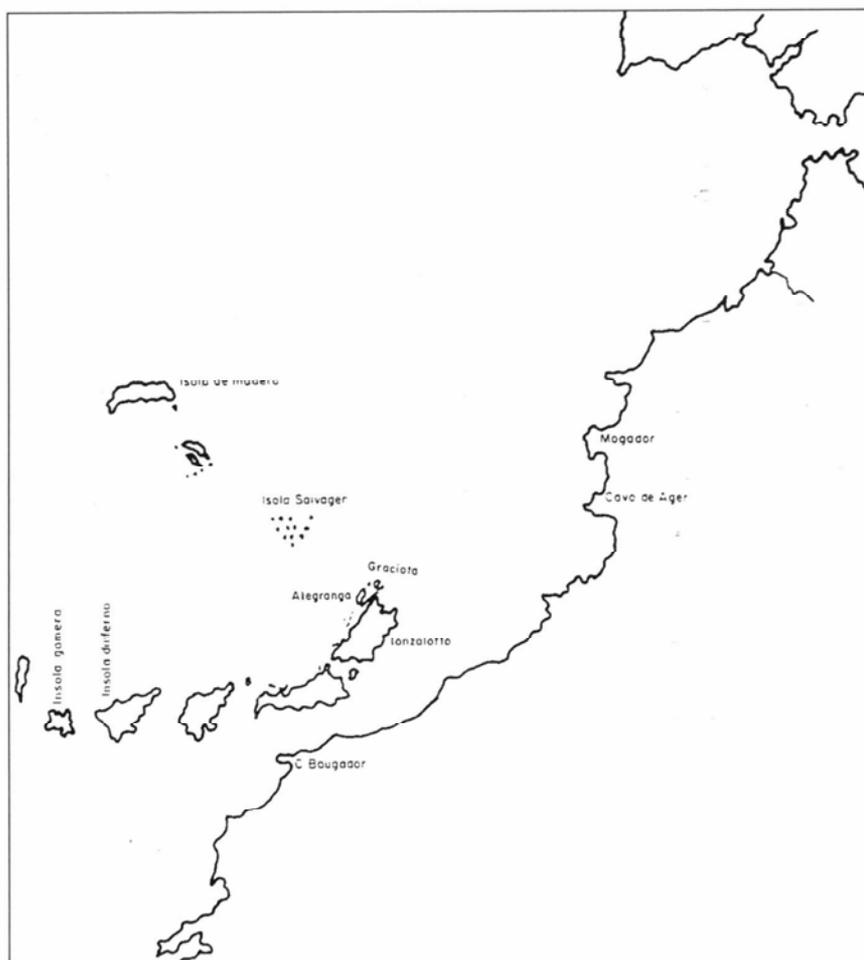


Fig. 3: Atlas de Benincasa, del siglo XV.

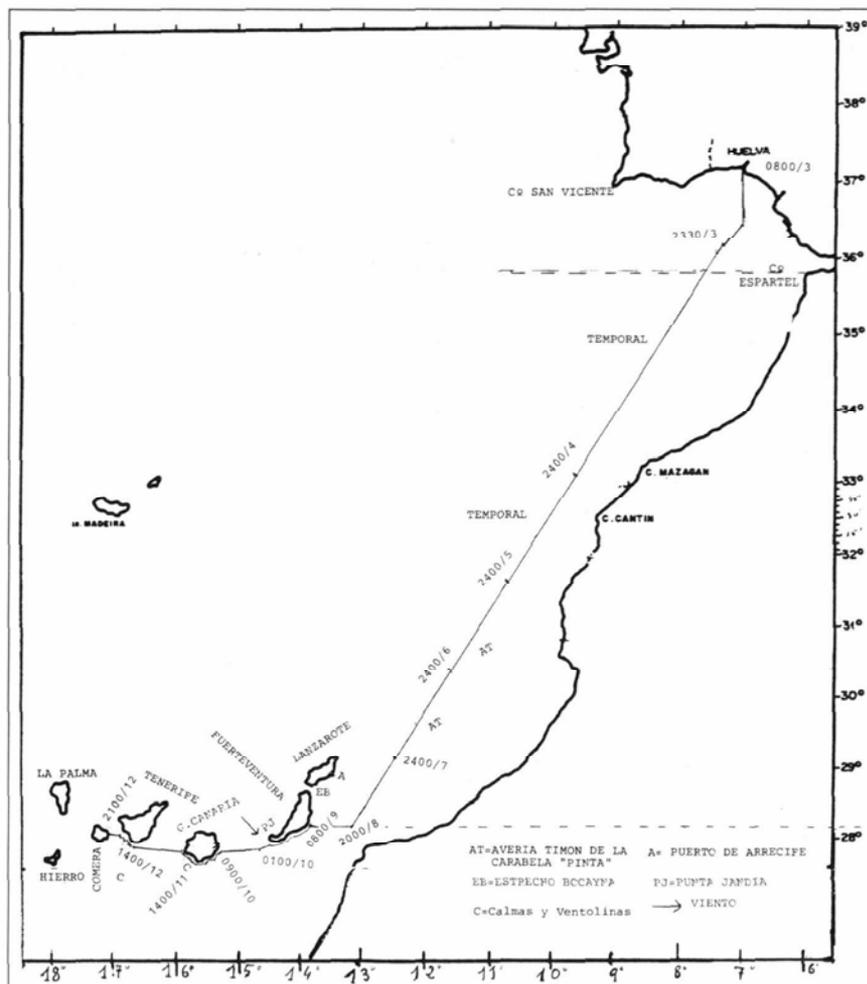


Gráfico 1: 1.ª Etapa: Palos (3 de agosto de 1492) a SS de La Gomera (12 de agosto de 1492).

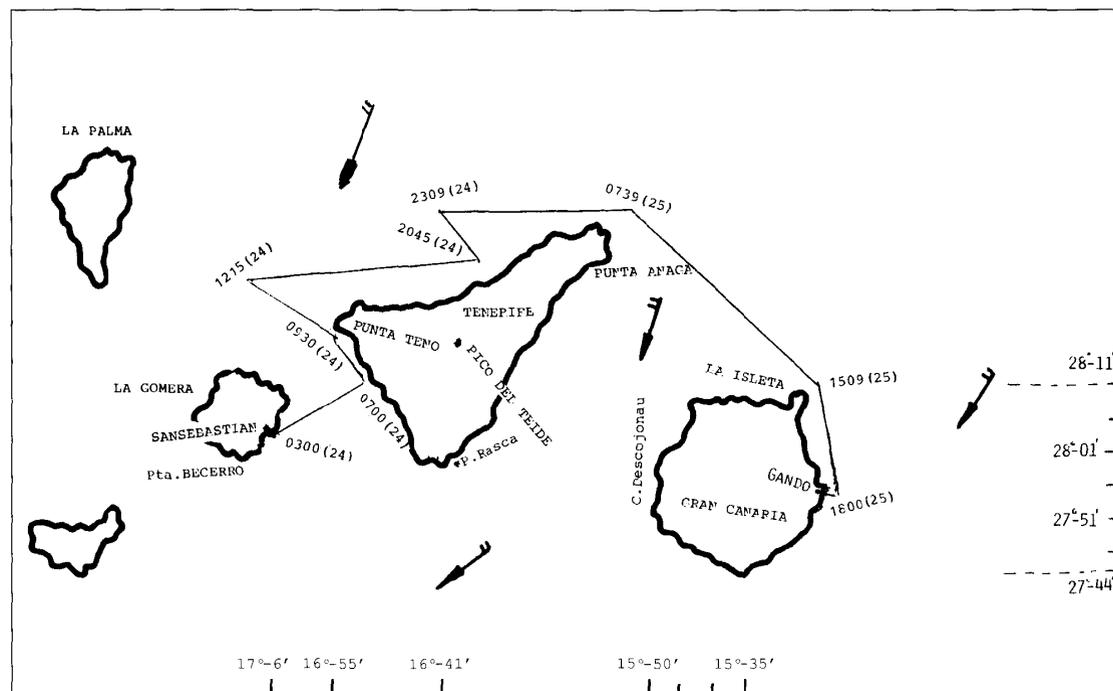


Gráfico 2: 3.ª Etapa: La Gomera-Gando. Del 24 de agosto de 1492 al 25 de agosto de 1492.

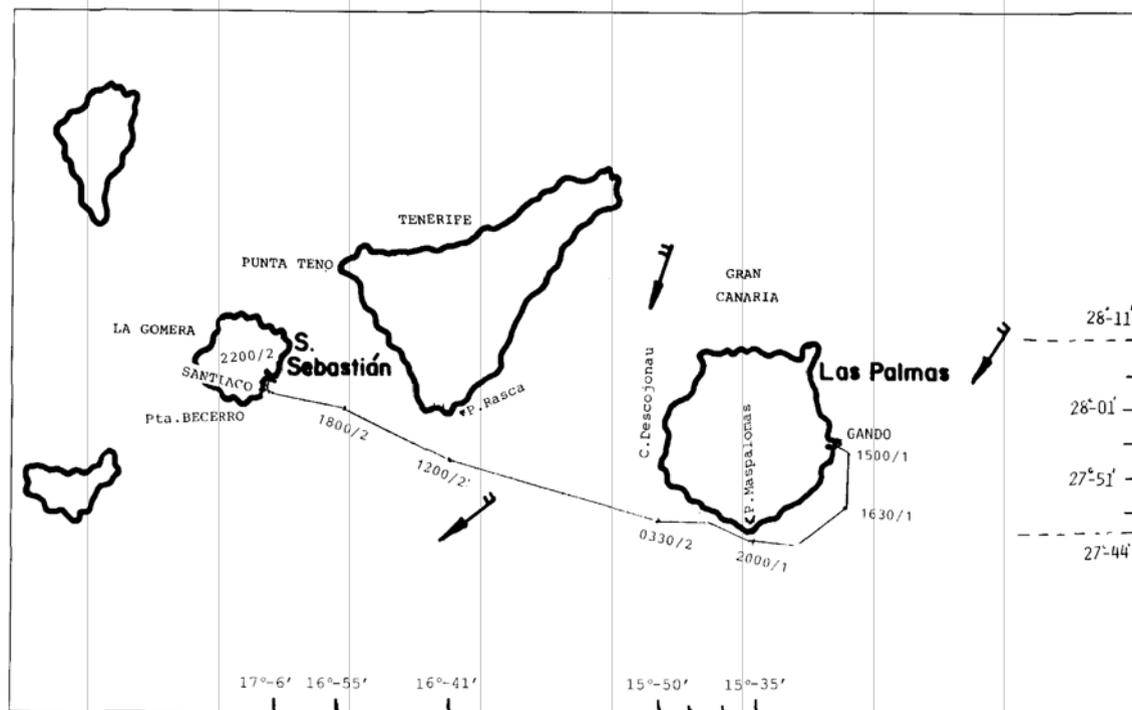


Gráfico 3: 4.ª Etapa: Gando-La Gomera. Del 1 de septiembre de 1492, por la tarde, al 2 de septiembre de 1492.



La Carabela «La Niña III» del Capitán Etayo zarpando del Puerto de la Luz de Gran Canaria en su repetición del Viaje del Descubrimiento de América. 1992.

VII

LA VILLA DEL REAL DE LAS TRES PALMAS
EN 1492 Y LA CIUDAD DE LAS PALMAS
DE GRAN CANARIA EN 1992

POR:
VICENTE HERNÁNDEZ JIMÉNEZ

El agrupamiento urbano de la Villa del Real de las Tres Palmas en 1492 estaba configurado en torno a la hoy plazoleta de San Antonio Abad, recinto en el que se levantaba la pequeña Iglesia erigida en 1478 por Juan Rejón en honor de Santa Ana, frente a la Torre de los Gobernadores de la isla.

El solar de la Villa era el hoy comprendido entre las calles Montedeoca, Agustín Millares y Audiencia, con vías irregulares: una abierta al norte hacia el barranco, otra al este hacía el mar y dos más hacia el sur y hacia el oeste, convergentes en el lugar del antiguo Torreón del Real. En su recinto se hallaba la primitiva Catedral (ubicada desde 1485-86 en la antes mencionada Iglesia, hasta que en 1495 fue consagrada la nueva Catedral); la Casa del Gobernador, la plaza de Los Alamos (próxima a la de San Antonio) y el Hospital fundado en 1481 por Martín González de Navarra, formando esquina con el callejón de San Martín. Ya en 1492 este casco urbano, que es el núcleo de la Vega o Vegueta, se extendió a la izquierda del Guiniguada, iniciándose el arrabal que se llamó luego Triana por mimetismo con Sevilla.

La edificación debió ser de un o dos plantas; las casa tejadas alternaban con las de azotea, si bien la presencia de italianos, portugueses, flamencos y gentes de otros orígenes reflejarían formas y estilos de esas procedencias. Un estilo gótico aparece presente en la construcción antigua de la Villa y pervivió posteriormente a través de un detalle generalizado: el arco conopial (Alfredo Herrera Piqué: «La Ciudad de Las Palmas. Noticia Histórica de su Urbanización»).

Por 1492 existía en el riachuelo Guiniguada, junto a San Roque, el ingenio azucarero de Pedro de Vera movido por el agua del mismo; el Alférez Alonso Jaimez de Sotomayor poseía otro que molía con caballos, en el lugar donde más tarde se edificó la casa de los Lezcano, al Poniente de la actual Alameda de Colón. Vera disfrutaba de la propie-

dad de toda la vega de San José y cedió terreno para que se edificara la iglesia y convento Dominico de San Pedro Mártir.

En la hoy calle de Montesdeoca, junto a la casa del santero de San Antón, haciendo esquina por la plazoleta, se alzaban las casas que fueron residencia del Obispo Frías hasta que adquirió el solar para fábrica del Palacio de la Mitra en lo que después fue plaza Mayor de Santa Ana. Por la calle de Armas se situaba la de Miguel de Trejo y Carvajal, o de los Carvajales —hoy número 9— que era residencia de la esposa de Trejo, Margarita Fernández de Guanarteme hija del último Rey de Gran Canaria y primero de Canarias, Thenesor Semidán. La casa de los Alcaldes debió estar enclavada en la calle que hoy se denomina de la Audiencia; el Cabildo no actuó en la Casa-Ayuntamiento hasta 1520. (Néstor Alamo: «Thenesoya Vidina»).

En 1492 debió existir el Convento Franciscano en un altozano que se divisaba desde el Real, situado en la margen izquierda del Guinguada, cubierto de vegetación frondosa de la que sobresalían abundantes y esbeltas palmeras, edificado con posterioridad a la instalación del ingenio azucarero del Alférez Alonso Jaímez de Sotomayor. Tenían 109 Religiosos, por concesión de los Reyes Católicos, un real de agua de la acequia grande de la Villa (José Miguel Alzola: «La Iglesia de San Francisco de Asís de Las Palmas»).

La Villa del Real de las Tres Palmas contaba con un cercano fondeadero denominado de Las Isletas, en donde había una pequeña fortaleza emplazada en el lugar en que actualmente se conserva el castillo que defendía la bahía, ampliado y equipado a partir de la segunda mitad del siglo XVI (Alfredo Herrera Piqué: «La Ciudad de Las Palmas. Noticia Histórica de su Urbanización»).

Por la documentación existente sobre repartimiento de tierras, sabemos que existía un camino de cuatro estadales de ancho por el que se iba desde la Villa al lugar de Arucas (datos del Archivo del Marqués de Acialcázar, especialmente de un testimonio expedido el 4 de marzo de 1790 por el Escribano de Cámara Don Antonio Penichet, en Autos seguidos entre los herederos de las aguas de Tenoya, testimonio extractado por Don Néstor Alamo en «Thenesoya Vidina».

¿Quiénes habitaban la Villa del Real de las Tres Palmas en 1492?

Terminada la conquista, los conquistadores o regresaron a sus hogares o participaron en la vida de la naciente sociedad y por tanto

fueron beneficiarios de los sucesivos repartos de tierras. Los que se quedaron «caballeros, escuderos o marinos» y los que comenzaron a llegar atraídos por la idea de mejor fortuna que en sus lugares de origen, vivían en armón. a con los indígenas, tanto canarios como de otras islas y con los mercaderes y Marinos que llegaban a Las Palmas, primero como estantes o transeuntes y luego como vecinos, una vez conseguida su carta de naturaleza. La población aborigen de la Villa era de poca entidad, teniendo en cuenta que el Real se levanto en un lugar despoblado antes de la conquista, por lo que los naturales prefirieron seguir viviendo cerca de los antiguos poblados: Gáldar y Telde. Muchos europeos llegaron después de consumada la conquista, atraídos por la política repobladora de los Reyes Católicos, que concedieron a la Villa del Real de las Tres Palmas, como a toda Gran Canaria, el privilegio de estar liberada de toda clase de pechos y alcabalas, a excepción del 3% de las mercancías que entraran y salieran del territorio.

La mayoría de la población era de origen castellano, entendiendo como tales a todos los pertenecientes a la Corona de Castilla: andaluces, extremeños, castellano y gallegos, y portugueses y genoveses; las otras colonias extranjeras representadas en la Villa eran la francesas y la flamenca; había tradición de la procedencia francesa en Canarias, pues la primera conquista se realizó por caballeros normandos a las Ordenes de Juan de Bethencourt. La comunidad flamenca se conocía por sus actividades mercantiles. Los africanos se conseguían a través del sistema de cabalgadas que desde Gran Canaria se hacían a Berbería o comprándolos a los mercaderes portugueses que recorrían la isla con esta mercancía humana (Manuel Lobo Cabrera y Benedicta Rivero Suárez: «Los primeros pobladores de Las Palmas de Gran Canaria» Anuario de Estudios Atlánticos n.º 37, 1991).

En la Villa del Real estaban establecidos unos mercaderes genoveses. Entre éstos los Soberanis o Sopranis y los Rivarol o Riverol, que tenían casa central en Sevilla y estuvieron relacionados con la financiación de las empresas conquistadoras de La Palma y Tenerife, promovidas por el Adelantado de Canaria Alonso Fernández de Lugo. Tenían vastas haciendas productoras de azúcar que exportaban a Europa. Era tan intenso el poder y la influencia de estas familias de mercaderes genoveses que una calle de la Villa —la de Montesdeoca en nuestros días— asume su nombre por tener en ella los Riveroles opulentos las casas de su morada. El banquero Micer Francisco de Riverol, aunque residente en Sevilla, que obtendría vecindad en Gran Canaria en 1511, ayudó económicamente a la conquista de Gran Canaria y por 1492

viajó a Las Palmas (Leopoldo de la Rosa: «Francisco de Riverol y la Colonia Genovesa en Canarias». Anuario de Estudios Atlánticos n.º 18, 1972), así como a la financiación de alguno de los viajes del Almirante Colón al Nuevo Mundo.

En la Villa del Real de las Tres Palmas residieron portugueses por la misma época. Fue el Gobernador Pedro de Vera quien hizo venir de Madeira cultivadores de la caña dulce y conocedores de la fabricación del azúcar, además de un personal de carpinteros, caldereros, etc. Es posible que muchos portugueses que vinieron a trabajar en Gran Canaria, a trabajar en el negocio del azúcar, fueran antiguos esclavos aborígenes canarios, libertos cristianizados, ostentando los apellidos de sus padrinos portugueses o los de sus antiguos amos madeirenses. Existen datos documentales de la afluencia de esclavos aborígenes canarios a la isla Madeira en la segunda mitad del siglo XV, que tuvo dos vertientes: la de los destinados al pastoreo y la de los dedicados a la elaboración del azúcar (Lothar Siemens Hernández y Liliana Barreto: «Los esclavos aborígenes canarios en la isla de La Madera» Anuario de estudios Atlánticos n.º 20, 1974), pero no faltaban artesanos, mercaderes, marinos y hasta letrados. Es difícil distinguir esta población portuguesa de la gallega, cuyas particularidades no sólo lingüísticas sino folklóricas en general, se confunden con las de sus vecinos meridionales.

Por los tiempos de 1492 vivían en la Villa un cierto número de judíos, pues al declararse su expulsión de los reinos de España, algunos se refugiaron en la Real. Junto a la primitiva Catedral había una sinagoga secreta; el rabino era de Sevilla. En ella se juntaban los judíos conversos residentes en Gran Canaria y muchos que, sin residir, pasaban por la isla con motivo de sus negocios (Néstor Alamo: «Thenesoya Vidina»).

¿Cuál era el orden institucional en 1492 en la Villa del Real de las Tres Palmas?

Francisco Maldonado, natural de Salamanca, fue nombrado Juez para residenciar a Pedro de Vera, según consta de Carta Real de 30 de marzo de 1491. Ejerció el gobierno de la isla en 1492 como tal Juez de residencia y es posible que continuara en el cargo hasta el nombramiento de Alonso Fajardo. Wölfel asegura que nunca tuvo el cargo de Gobernador de la isla, aún cuando as, se le denominara. Aunque se

desconoce el texto de la pesquisa realizada por Maldonado sobre el gobierno de Pedro de Vera, los Reyes Católicos ordenaron una investigación a fin de enderezar los entuertos de Vera; Francisco Maldonado debía poner en libertad a los gomeros esclavizados. por esta época era Teniente de Gobernador Hernando Trujillo y Alcalde Mayor de la isla Juan de Meneses.

En 1492, doce hombres notoriamente hidalgos, dirigían como regidores la política y gobierno civil de la isla; eran Pedro García de Santo Domingo, Fernando de Prado, Diego de Zorita, Fernando de Torquemada, Francisco de Espinosa, Martín de Escalante, Alonso Jáimez de Sotomayor (Alférez Mayor), Pedro de Burgos, Juan Siverio, Juan Mal-fuente, Juan de Mayorga, Gonzalo de Burgos (Escribano del Cabildo), Gonzalo Díaz de Valderas (Escribano público y del crimen), Juan de Peñalosa (fiel ejecutor) Rodrigo de la Fuente (jurado), Juan Mayor (Alguacil Mayor), Juan el francés (Trompeta). El Regidor Juan Silverio, Ceberio, Conquistador de Gran Canaria, primo de Miguel de Muxica (muerto en Ajodar), permutó si casa y huerta que se destino posteriormente a solar de la Catedral y Plaza por terrenos y agua en Tenoya. Silverio fabricó nueva casa en la bajada de las Herrerías, junto a San Martín el Viejo, actual n.º 3 de la calle de La Herrería (Néstor Alamo: «Thenesoya Vidina»). El Escribano del Cabildo, Gonzalo de Burgos, era judío converso. Le concedieron una data de una caballería de tierra en el camino de Las Palmas a Arucas; reclamado por el Santo Oficio de Sevilla, fue apresado y embarcado reclamado por el Santo Oficio de Sevilla, fue apresado y embarcado para la Península en 1502, en el mismo barco que llevaba al Gobernador Antonio de Torres, con quien murió en naufragio en el golfo de Cádiz. Fernando de Prado, natural de La Gomera, tenía un repartimiento de tierras de una caballería en Las Palmas y otro en el valle de Tenoya. Diego de Zurita, o de Zorita, era natural de Sevilla, Juan de Mayorga, Conquistador de Gran Canaria, tenía la custodia de la hija del Guanarteme de Gáldar, que se decía Thenesoya, entregada por el Obispo Juan de Frías y Pedro de Vera para que la doctrinaran.

En 1492 no existía Obispo. Hubo un tiempo de Sede vacante entre el Obispado de Miguel López de la Serna, fallecido en octubre de 1490 y el de Diego de Muros a partir de 1496. Entre las altas Dignidades Eclesiásticas que gobernaban la Iglesia canaria figuraban en Provisor de la Diócesis, el Bachiller Pedro de Valdés, Prior y Canónigo de Santa Ana; el Chantre Francisco de Argumedo; el Tesorero Fernán Dalvarez y el luego Arcediano de Tenerife, Diego Sánchez de Logroño, además de

dieciocho canónjfas. En la Iglesia Catedral primitiva residía el primer Cura de Almas de Las Palmas de Gran Canaria, nombrado por el Cabildo Catedral. El Patronato de la Iglesia de las islas lo ostentaban los Reyes Católicos por concesión de Inocencio III en 1486, Patronato que llevaba consigo el derecho a nombrar las Prebendas (Santiago Cazorla León: «Historia de la Catedral de Canarias»).

El Historiador Millares Torres sitúa el inicio de la Inquisición en Canarias en 1504, fecha del nombramiento de Bartolome López de Tribaldos para el cargo de Inquisidor en la Villa de las Tres Palmas. Sin embargo, desde 1492, cuando sólo estaban conquistadas la isla realenga de Gran Canaria y las de señorío (Fuerteventura, Lanzarote, La Gomera y El Hierro), por indicación del Tribunal de Sevilla se nombró una comisión para fundar la Inquisición en Canarias como Tribunal subalterno. Con ello se pretendía vigilar a los conversos y erradicar la herejía judaica de la nueva tierra conquistada, pues muchos judíos al declararse la expulsión de España y Portugal se refugiaron en las Canarias a pesar de las prohibiciones oficiales (Manuel Lobo Cabrera: «Los Indígenas canarios y la Inquisición». Anuario de Estudios Atlánticos n.º 29 de 1983).

El adelantamiento de Canaria, Alonso Fernández de Lugo en la Villá del Real de las Tres Palmas

Como preparación a la conquista de La Palma, a comienzos de 1492, Francisco Maldonado y el Cabildo Catedral enviaron de emisario a dicha isla a Francisca Gazmira (palmera), ama del Regidor Diego de Zurita, la que convenció a los principales jefes palmeros y los trajo al Real de Las Palmas donde fueron bautizados y devueltos a su isla con la consigna de hacer proselitismo entre su gente. El camino quedó allanado para Fernández de Lugo, que en 13 de julio de 1492 obtuvo de los Reyes la concesión de los quintos de esclavos y bienes que pudiera lograr en la empresa conquistadora, como compensación de los gastos y servicios que realizare. También concertó con Francisco de Riberol y con el banquero florentino Juan Beraldi la aportación de importantes cantidades de dinero. Se comprometieron a repartirse por iguales partes el botín, los quintos de la Corona y setecientos mil maravedises que los Reyes habían ofrecido al Conquistador para cuando la llevase a término (Leopoldo de la Rosa: «Francisco de Riberol y la Colonia Genovesa en Canarias». Anuario de Estudios Atlánticos n.º 18 de 1972). Fer-

nández de Lugo fue nombrado Gobernador de La Palma en junio, embarcó para Sevilla a reclutar cuatro banderas y regresó a Las Palmas donde se le unieron más tropas y personajes como Fernando de Guanarteme, con muchos de sus súbditos, Pedro Maninidra, Gonzalo Méndez, Pedro Mayor, Pedro de Ervas, Ibone de Armas, Juan Dara o Autindana, Juan Pascual. Organizando su ejército, lo embarcó en Agaete y luego de una navegación sin problemas, desembarcó en La Palma, por Tzacorte, el 29 de septiembre.

Cristóbal Colón en la Villa del Real de las Tres Palmas en su primer viaje hacia las nuevas tierras de América

Las Palmas fue para Colón, en 1492, una avanzada de España en la pretendida ruta occidental a las Indias. En la naciente capital de Canarias se repararon averías de «La Pinta», se cambió el aparejo a «La Niña» y por estas y otras razones estuvo el Almirante en Canaria (denominación corriente de la ciudad) una semana, tras haber estado en La Gomera y «después que los navios estuvieran bien arreglados y dispuestos para su partida, el viernes, que fue primero de septiembre, a la tarde, el Almirante hizo desplegar las velas al viento, saliendo de la Gran Canaria y al día siguiente llegaron a La Gomera, donde en proveerse de carne y agua y de leña se detuvieron otros cuatro días, de modo que el jueves siguiente, de mañana, esto es, a seis de septiembre de dicho año de 1492, que se puede contar como principio de la empresa y del viaje por el Océano, el Almirante salió de La Gomera con rumbo al Occidente». (Hernando de Colón: «Historia del Almirante»).

Rumeu de Armas transcribe una comunicación de Vanderwalle, en 1890, a la Academia de la Historia: «Es más que probable que el insigne marino exhibiera su comisión al Gobernador y que éste no le dejara dormir en el campo, sino que le alojara en su casa, creencia confirmada por la tradición. El nombre de Colón lo lleva la calle donde está la casa referida. Antes de ponerse a la calle el nombre que lleva se denominó siempre «Casa de Colón». La habitó el Gobernador Maldonado y así se consigna en escrituras antiguas; por tradición inmemorial y por la lógica de los hechos».

Al cuarto día de haber partido la flota del Descubrimiento de Palos de la Frontera, ante la avería del timón de «La Pinta» que dirigía Martín Alonso Pinzón, Colón le dejó en las costas de Gran Canaria y continuó a

La Gomera; al ver que no arribaba a esta isla ni Beatriz de Bobadilla ni «La Pinta», viajó a Gran Canaria donde calafateó la «Santa María», dio un buen repaso a su maderamen invadido por la «broma», que así designaban a la carcoma. La estancia en Gando debió ser de pocas horas: una reparación rápida, improvisada, para zarpar cuanto antes y navegar costeando hasta el Puerto de Las Isletas. Colón en la Villa de Las Palmas hizo mudar la vela, de latina en redonda, en la otra carabela «La Niña» a fin de que siguiera a las otras naos con más seguridad y menos peligro. Colón estuvo siete días en Gran Canaria hasta el dos de septiembre en que levaron anclas rumbo a San Sebastián de La Gomera; en el Real de Las Palmas pudo relacionarse con sus paisanos los negociantes genoveses (Néstor Alamo: «El Almirante de la Mar Océana»).

Ha escrito Rumeu de Armas (Prólogo del «Almirante de la Mar Océana») que en Las Palmas había por estas fechas algunas herrerías, alineadas en la calle hoy de ese nombre; una industria que prosperaba por ser base y fundamento para el montaje de los trapiches e ingenios. Según Rumeu de Armas, «los documentos de la época registran algunos nombres: Pedro de Madrid se titula «Maestro Mayor herrero»; Pedro Portugués, herrero a secas; Bartolomé Ayamonte, majador; Antonio Gomero, follador; otro gremio que interesa es el de carpinteros y calafates pues «La Pinta» necesitó, para ser reparada, lo mismo la intervención de estos que la de aquellos. Maestros carpinteros Mayores eran Francisco López y Cristóbal Martines; carpinteros simples, Francisco de Segovia, Diego Portugués, Luis Xunabes, Pedro de Avila, Batista Monjardín y Alonso Calafate; aserradores, Pedro Francés, Juan Francés y Diego Cabrejas. Estos nombres merecen ser consignados, si no todos, por lo menos alguno de ellos hubo de poner sus manos sobre «La Pinta» y contribuyeron con su esfuerzo al feliz logro de la empresa. Lo mismo pudiera decirse de su intervención personal en los cambios operados en el velamen de «La Niña». Pensar que todas estas complicadas y laboriosas faenas se hicieran en el desierto de Gando, montando allí, al aire libre, fraguas y talleres, es inverosímil».

Desde entonces Las Palmas pasó a ser estación de aprovisionamiento en el camino de Las Indias; no sólo se hallaba en el camino de Centroamérica para las naves que salían del sur de la Península, sino también la ruta obligada para todos los que se dirigían a La Guinea, a las costas meridionales y orientales de Africa, a Asia, a América del Sur y a las costas americanas del Pacífico.

La ciudad de Las Palmas de Gran Canaria en 1992

La ciudad levantada sobre el territorio donde los conquistadores peninsulares crearon la Villa del Real de las Tres Palmas, lo que fue el campamento militar y hoy es el casco histórico de Vegueta, en 1992 es una capital cosmopolita, con una superficie y una población muy superior a las que tuvo históricamente. Los antiguos barrios de Vegueta y Triana han quedado como símbolos de la urbe y son el hilo conductor de la historia de la ciudad, que ha pasado de ser un pequeño núcleo urbano a una población de más de 350.000 habitantes y que concentra la mitad de los habitantes y casi todo el poder económico y social de la provincia.

La fisonomía de la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria en 1992 no es la de 1492. El paisaje urbano con personalidad de Las Palmas: el de su perímetro histórico —Vegueta y Triana, de gran armonía, de valor artístico y de gran tradición, edificaciones de los primeros tiempos de colonización, casonas canarias— ha quedado sensiblemente alterado y en parte sustituido por una arquitectura no siempre homologable con la heredada.

No obstante, en 1992 se mantiene el ambiente de un pasado en parte de Vegueta: la ciudad de la Plaza Mayor de Santa Ana, de las iglesias y ermitas, de la Real Audiencia, de los comerciantes y de los escribanos. Perduran los recuerdos colombinos. De todas las historias que guarda el barrio de Vegueta, la más señalada es la del paso de Cristóbal Colón. Como testimonio de la aportación de Gran Canaria a la historia del Descubrimiento se alza la Casa de Colón, levantada sobre varios edificios, entre ellos el de los Hidalgo-Cigala y el de los Mansel, además de su planta y el pozo del siglo XV conserva una portada de cantería gótica amarilla.

La ermita de San Antonio Abad recuerda la primera Catedral y parroquia del Real de las Tres Palmas en 1492, si bien la edificación de la actual ermita, reconstrucción de la primitiva que se desplomó, data de 1757; a la salida, las callejuelas peatonales recuerdan a las de las juderías peninsulares, con sus vías de caprichoso trazado y variable diámetro.

En los últimos años parece imponerse el criterio de conservación del espíritu histórico de Vegueta, hasta el punto de haber sido declarado el barrio conjunto histórico-artístico protegido; las más recientes edificaciones se han levantado en armonía con las del resto del sector.

En este sentido destaca la rehabilitación en la calle de Los Balcones del palacete neoclásico destinado a Centro de Exposiciones y pintura y escultura de vanguardia —el Centro Atlántico de Arte Moderno—. En una visión de conjunto, el casco antiguo de Vegueta con la Catedral, el edificio Consistorial, la Casa Regental, el Palacio Episcopal, la Casa del Alférez Mayor de la isla, la Audiencia, el antiguo Seminario, las iglesias de Santo Domingo y San Agustín, conserva en 1992 edificaciones que en otras etapas históricas fueron centros de poder y emblemáticos de la ciudad. Los nombres de sus calles: Dr. Chil, Espíritu Santo, Los Balcones, Castillo, López Botas, García Tello, San Marcos, Mendizábal, forman un capítulo de la historia de Gran Canaria. En Tiempos pasados eran un remanso de paz, con la excepción de la Recova, junto a la desembocadura del Guinguada.

La ciudad de Las Palmas de Gran Canaria cruzó el Guinguada y se ensanchó por las llanuras de Triana buscando su expansión en los extramuros hacia el Puerto de Las Isletas.

El barrio de Triana cubría las tierras entre el barranco Guinguada y las antiguas murallas que cerraban a la ciudad; en su interior se fueron instalando comerciante europeos malteses, británicos y de otras nacionalidades y una burguesía mercantil isleña. En 1992 conserva el ambiente comercial, con nuevas incorporaciones como es la presencia de tiendas de hindues, Bancos, boutiques, pastelerías, supermercados, etc.

Sobre el cauce del barranco de Guinguada se construyó una avenida y desaparecieron dos símbolos de Las Palmas de Gran Canaria: el Puente de Palastro y el Puente de Piedra donde se repusieron las esculturas de las Cuatro Estaciones que el Obispo Pildain mandó eliminar y que es el único vestigio, en 1992, del paisaje bajo el que yacía el pedregoso cauce del Guinguada.

La especulación y el mal gusto han reemplazado en parte el sello original de Triana por una arquitectura standar. Protagonizado por la edificación modernista, el barrio se renovó en parte en los comienzos del actual siglo. Ha escrito Alfredo Herrera Piqué («Las Palmas de Gran Canaria», 2.^a parte, 2.^a edición):

«Triana era por entonces el centro residencial y mercantil de Las Palmas. Muchas de las familias de economía más desahogada residían en este barrio, que se dió a renovar varias de sus antiguas edificaciones. En este momento, la arquitectura modernista, con sus formas bellas y deli-

cadás, proporcionó un signo de distinción a la vivienda de la burguesía local. Así en las calles Triana, Viera y Clavijo, Cano, Buenos Aires, Domingo J. Navarro y otras de dicho sector, se fueron levantando casas cuyas fachadas responden a la vocación curvilínea o la utilización floral, característica del modernismo, llegando en ocasiones a una auténtica exhuberancia ornamental. Buena parte de ellas se edificó en el primer decenio del siglo, proyectadas principalmente por Fernando Navarro, el Arquitecto de Las Palmas en aquella época y el protagonista del modernismo en esta capital».

Al final de la calle Triana, el parque de San Telmo se corresponde con la antigua caleta o playa de San Sebastián, que en el siglo XVIII se encontraba junto a la muralla norte de la ciudad. La antigua ermita, hoy convertida en parroquia de San Bernardo, de artesanado mudéjar y retablos rococó, posee piezas valiosas como las imágenes de San Telmo, San Bernardo y San Benito y una Inmaculada atribuida a Alonso Cano. En 1992, desde el parque de San Telmo se divisa el mar, cubierto el horizonte por la estación de guaguas y la avenida marítima.

La vida social se trasladó de Vegueta a Triana. Reflejo de este cambio fue el Gabinete Literario, bello edificio declarado Monumento Histórico-Artístico, sede de un Centro social y cultural, que ha mantenido desde su fundación acciones en demanda de mejoras para la isla.

En el altozano divisado en 1492 desde el Real, convento Franciscano en la incipiente Villa, se alza en 1992 la Iglesia de San Francisco; en el interior se conservan varias de las imágenes religiosas más importantes de la ciudad: el Señor del Huerto, San Pedro y San Juan, del imaginero Luján Pérez y una imagen bizantina de gran valor, el Señor de la Humildad y Paciencia

Durante varios siglos, hasta la segunda mitad del siglo XIX, la muralla septentrional de la ciudad que bajaba del cauce del barranquillo de Mata hasta el fortín de Santa Ana, constituía la línea de separación entre los confines de la urbanización de la calle Triana y los cercados y arenales que se extendían al norte. En 1992 queda como vestigio de la antigua muralla el castillo de Mata; de uno de sus costados sale un muro semiderruido que escala la ladera hacia el castillo de San Francisco o del Rey. Lo que hoy es calle de Bravo Murillo, fue en tiempos el Camino Nuevo o Paseo de los Castillos, de acceso a Las Palmas desde el norte. La Casa-Palacio del Cabildo Insular es el edificio racionalista más destacado de la ciudad, proyectado por el Arquitecto D. Miguel Martín-Fernández de la Torre. Colindante se ha restaurado

una iglesia, en la que se encuentran las dependencias del Centro Insular de Cultura.

Derribada la muralla de la antigua puerta de Triana, por el norte de la ciudad tradicional surgió un barrio extramuros, fue un proceso de ensanche. Por la década de 1870 ya el barrio adquirió estructuración urbana con edificaciones de casas terreras; la plaza circular que debía desempeñar el papel de centro urbano, pasó a denominarse de la Feria. Situada al Naciente, se edificó la Comandancia Militar de Marina, una obra de cantería del país de estilo clásico renacentista, proyectada por el Ingeniero Orencio Hernández y el Arquitecto Laureano Arroyo. El casco del barrio se fue ampliando sobre todo el poniente de la carretera general del Puerto —hoy calle de León y Castillo—; distintas fincas rústicas se urbanizaron: la de Molino de Viento, la finca de los Perules, la de los Tarahales, la que hoy ocupan las calles Pamochamoso, Carvajal y Castrillo. Si hasta 1950 la característica de la edición del barrio de los Arenales fue la casa terrera, en 1992 la arquitectura es sustancialmente distinta, se derribaron numerosas casas para construir otras modernas y de mayor altura.

A finales del siglo XIX fue iniciada la urbanización de la zona comprendida entre el final de los Arenales y las dunas de Santa Catalina, en la que se estableció la cada vez más importante colonia extranjera, en la que destacaban los británicos, dándole a la edificación el carácter típico anglosajón de construcción ajardinada, embrión de lo que años después sería la denominada Ciudad Jardín. En este sector se creó el Jardín de Wood, luego Parque Doramas, en el que se construyó en 1890 el Hotel Santa Catalina. En 1992 la mitad es jardín privado del Hotel y el resto de la superficie está dividida entre el Pueblo Canario, Piscina Municipal y Club de Tenis. Entre las obras más relevantes del Parque Doramas se destaca el Pueblo Canario, complejo de arquitectura popular insular; en su interior se encuentra el Museo de Néstor con la obra principal del pintor modernista canario Néstor Martín-Fernández de la Torre.

La Ciudad-Jardín se urbanizó a partir de los años treinta, según trazado del Arquitecto Don Miguel Martín-Fernández de la Torre. Ha escrito Alfredo Herrera Piqué («Las Palmas de Gran Canaria, 2.^a parte, 2.^a edición):

«Las casas racionalistas del barío de Ciudad-Jardín comienzan a proyectarse a partir de 1930. En el transcurso de la década este tipo de edifi-

cación irá predominando en la nueva urbanización, emplazada en varias de sus calles, como las de Fortuny, Maestro Valle, Pío XII (antigua Henrique Heine), Santiago Rusiñol, Saint-Saëns, Hermanos García de la Torre, etc. Las familias burguesas o acomodadas encuentran aquí su lugar predilecto de residencia.»

El barrio de Ciudad-Jardín fue un feudo de los británicos, en donde edificaron dos de sus principales Instituciones: la Iglesia Anglicana de la Sagrada Trinidad y el British Club de Las Palmas. Allí construyó Carlos Mauricio Blandy una mansión con jardines que llegaba hasta la calle León y Castillo. Estaban las huertas de los herederos de James Wood, cercanas a las finca de Cayetano de Lugo Viña y al barrio de Arenales y también los extensos terrenos de la sociedad propietaria del Hotel Santa Catalina, una amplia franja que desde la carretera del Puerto alcanzaba hasta las colinas de Altavista; las amplias propiedades de la Compañía Elder.

El sector de Las Palmas de Gran Canaria del Puerto-istmo de Guarnateme, Canteras e Isleta, era propiedad, al iniciarse el proceso urbanizador, de los herederos de Don Nicolás Apolinario (desde las dunas de Santa Catalina hasta el final del istmo) y de Don Pedro Bravo de Laguna y Joven, que poseía la totalidad de la Isleta. El Puerto de La Luz, hoy compuesto por siete muelles, dos dársenas exteriores y cinco interiores, es uno de los de mayor tráfico del mundo. Frente al Muelle Pesquero está el Castillo de La Luz, uno de los más antiguos monumentos históricos de la ciudad, ligado a acontecimientos como los intentos de asalto de Drake, Hawkins y Van der Dorez, que fueron los ataques más importantes sufridos por el Archipiélago en el transcurso de la historia, que concluyeron en gloriosas victorias de las armas defensoras de Gran Canaria que, con ello, evitaron la caída de las Islas en manos extranjeras. La Iglesia de La Luz es posible que está situada en el lugar donde los frailes franciscanos levantaron una de las primeras ermitas de la isla; en el siglo pasado existió junto a la iglesia un bodegón que cumplía la función de fonda de visitantes.

El barrio de la Isleta no ha perdido su origen marinero; de empinadas calles con nombres de viejos luchadores aborígenes: Andamana, Semidán, Temisas; tiene la hermosa playa del Confital, desde la que se divisa el panorama del norte isleño y si hay visibilidad y buen tiempo, la silueta de Tenerife. La Isleta, en parte, es de ocupación militar que, en 1992, se presenta como una posibilidad de parque natural libre de edificación, como un lugar ideal para el esparcimiento y el ocio, en una

orografía volcánica desde la que se contemplan magníficas panorámicas.

Al Poniente del istmo se encuentra la playa de Las Canteras, residencia de recreo para veraneo o descanso de familias de la burguesía tales como los hermanos Amaranto y Teófilo Martínez de Escobar, Juan Rodríguez Quegles o la casa de baños en la misma playa de Don Manuel Reina Pérez; pero donde más se ha renovado la edificación en Las Palmas con el derribo de numerosas casas, con la finalidad de construir en su lugar otras modernas y de mayor altura, ha sido en este lugar; la edificación que se asoma a la playa ha sufrido una gran transformación y en un corto período de tiempo se convirtió en lugar de asentamiento de hoteles, residencias, apartamento, etc., creando un importante complejo turístico dentro de la propia ciudad.

La ciudad alta

Por la década de los años cuarenta, Las Palmas de Gran Canaria comenzó a romper su área tradicional para elevarse hacia las colinas que se levantan al Poniente. En sus mesetas nació una ciudad nueva. La capital de siempre, extendida al nivel del mar, remontó las cercanas estribaciones. En los barrios de Escaleritas y Schamann la urbanización la protagonizó la vivienda social. Se inició la edificación en estas barriadas, en superficies adquiridas a los señores Blandy, Suárez Fiol y otros propietarios; se hicieron dos tipos de construcción: la casa unifamiliar y los bloques de viviendas.

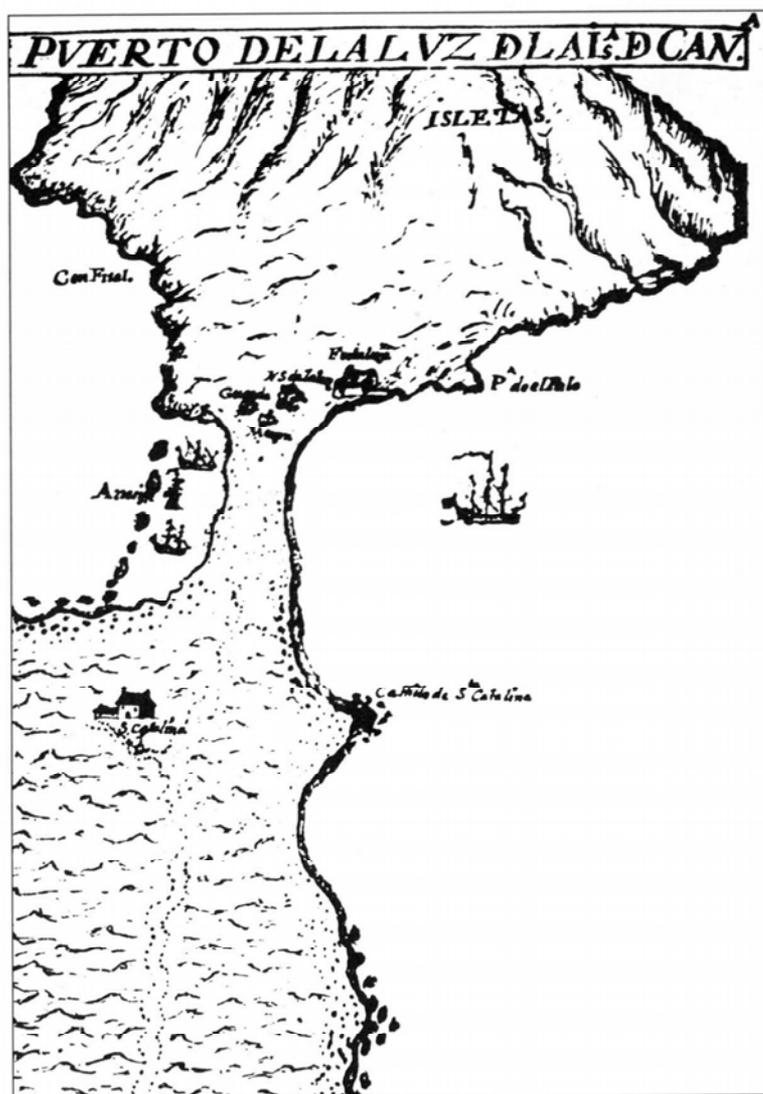
La ciudad de Las Palmas de Gran Canaria, en 1992, mantiene el talante cosmopolita que siempre la ha distinguido, a pesar de que se ha desarrollado, quizá, en exceso. Como ha escrito Fernando Martín Galán («La formación de Las Palmas: Ciudad y Puerto»): «Las Palmas de hoy presenta una estructuración o tejido urbano hipersaturado, a la vez que un gran déficit de espacios públicos libres o abiertos, para función de ocio o recreo, deportivos y de esparcimiento. Hasta 1944 no se contó con un plan de ordenación urbana entero y de conjunto. En suma, hasta muy recientemente no se ha dispuesto de un planeamiento urbano propiamente dicho en condiciones de aplicarse para encauzar el crecimiento de la ciudad.

En 1992, Las Palmas de Gran Canaria tiene más habitantes que el resto de la isla. Los factores de este fenómeno son conocidos: concen-

tración en la capital de inversión y consumo, emigración campesina a la ciudad en busca de mejores salarios y mejores condiciones de vida. Esta macrocefalia determina un desequilibrio; la preponderancia cada vez más grande sobre el resto de la isla sólo ha sido contradicha por el desarrollo del foco turístico del sur; la capital ha multiplicado por ocho la población que tenía al comenzar el siglo XX. Las Palmas de Gran Canaria presenta una red viaria deficiente, aunque la construcción de la Avenida Marítima del norte ha significado un gran desahogo para la circulación. A lo largo de cinco siglos su desenvolvimiento humano, el tipo de edificación, el trazado, la distribución de la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria ha estado sometido a condicionamientos económicos, sociales y políticos que bajo otras formas están en parte presentes en 1992.

BIBLIOGRAFÍA

- BERGASA PERDOMO, Oscar: «Factores del Crecimiento urbano de Las Palmas. Un análisis prospectivo».
- CÁCERES MORALES, Eduardo: «Una panorámica del planeamiento urbanístico en la Provincia de Las Palmas».
- DE LA NUEZ CABALLERO, Sebastián: «Las Palmas, fin de siglo. Un capítulo de la Historia de Canarias». Revista del Museo Canario de 1954.
- DIARIO DE LAS PALMAS: Número Extraordinario dedicado a Gran Canaria. julio 1929
- HERRERA PIQUÉ, Alfredo: «Las Palmas año 2000». Serie de artículos publicados en «Diario de Las Palmas» en marzo de 1971.
- HERRERA PIQUÉ, Alfredo: «La Ciudad de Las Palmas. Noticia histórica de su urbanización». «Las Palmas de Gran Canaria» 2.^a parte, 2.^a edición corregida y aumentada.
- MARTÍN GALÁN, Fernando: «La Ciudad de Las Palmas de Gran Canaria: Trama urbana, evolución, situación presente». III Coloquio de Historia Canario-Americana (1978)
- MARTÍN GALÁN, Fernando: «La formación de Las Palmas: Ciudad y Puerto. Cinco siglos de evolución».



Plano del Puerto de La Luz por el Alférez Mayor
D. Pedro Agustín del Castillo y León en 1686.
El aspecto de la bahía de «Las Isletas» cuando recaló Cristóbal Colón
en el transcurso del Viaje del Descubrimiento, bien poco difería
del que presenta este plano.

VIII

UNA CARTA AUTÓGRAFA
DE CRISTOBAL COLÓN
ESCRITA EN GRAN CANARIA

POR:
ALFREDO HERRERA PIQUÉ

La ciudad de Las Palmas de Gran Canaria fue fundada el 24 de junio de 1478 en un frondoso palmeral situado en la desembocadura del río Guiniguada. Allí se estableció el Real de Las Palmas, en donde se hicieron fuertes los seiscientos soldados del pequeño ejército enviado por los Reyes Católicos para conquistar la isla de Gran Canaria. Después de haber finalizado la conquista, en el año 1485 se constituyó el primer Ayuntamiento o Cabildo. En ese mismo año se estableció en la naciente villa la sede episcopal de las islas Canarias. El primer núcleo urbano de Las Palmas se desarrolló en torno a la plazuela e iglesia de San Antonio Abad, cuyo templo fue inicialmente sede de la catedral. Frente a ella se alzaba la casa del gobernador. Al otro lado del Guiniguada se erigió el monasterio de San Francisco de Asís, la primera fundación conventual de la villa. Así, el centro histórico de la ciudad se asentó en las dos márgenes de la desembocadura del riachuelo: a la derecha de su cauce, la Vegueta de Santa Ana; a la izquierda, el pequeño caserío de Triana.

Las estrechas callejuelas que iniciaron la primera trama urbana de Las Palmas partían de la plazuela de San Antonio Abad, abriéndose paso entre las primeras edificaciones levantadas sobre los terrenos que se habían repartido los conquistadores. En sus proximidades comenzó a construirse pocos años después el edificio de la primera catedral de Santa Ana —conocida luego como la «iglesia vieja»— y en el año 1500 se inició la edificación de la actual catedral.

Las Palmas de Gran Canaria fue la primera ciudad fundada por la Corona de Castilla en las islas Canarias y en el Atlántico, fuera del territorio peninsular. Aquí se establecieron por entonces los organismos político-administrativos y religiosos más importantes del archipiélago, junto al Ayuntamiento y al Obispado, ya mencionados, la Real Audiencia de Canarias, el Tribunal de la Inquisición y en la segunda

mitad del siglo XVI, la sede de los capitanes generales que eran, a su vez, regentes de la Audiencia. En 1494 los Reyes Católicos promulgaron el llamado Fuero de Gran Canaria, carta administrativa fundamental en la organización del Ayuntamiento o Cabildo de la isla.

Este fue el incipiente escenario urbano que pudo contemplar Cristóbal Colón en tres de sus cuatro viajes al Nuevo Mundo, en los cuales hizo escala en Gran Canaria. En el primero reparó aquí sus naves. En el segundo llegó al puerto de la Luz al mando de la primera flota que cruzó el Atlántico y en el cuarto viaje nos dejó un documento escrito de su puño y letra.

El paso de Colón por las islas Canarias, y concretamente por Gran Canaria, en el viaje del Descubrimiento aparece detalladamente relacionado en un pasaje de su diario, tal como fue recogido después por su hijo Hernando Colón:

CAPITULO XVII

Cómo el Almirante llegó a las Canarias y allí se proveyó completamente de todo lo que necesitaba

Partido el almirante, de Palos, hacia las Canarias, el día siguiente, que fue sábado, a cuatro días de agosto, a una de las carabelas de la armada, llamada *Pinta*, le saltaron fuera los hierros del timón, y como, con tal defecto, los que allí navegaban tenían que amainar las velas, pronto el almirante se les acercó, bien que por la fuerza del temporal no pudieron darles socorro, pero tal es la costumbre de los capitanes en el mar, para dar ánimo a los que padecen algún daño. Hízolo así con presteza, porque sospechaba que tal accidente había sobrevenido por astucia o malignidad del patrón, creyendo de este modo librarse de aquel viaje, como antes de la salida intentó hacer. Pero como quiera que Pinzón, capitán de dicho navío, era hombre práctico y marinero diestro, puso tal remedio con algunas cuerdas, que pudieron seguir su camino, hasta que el martes siguiente, con la fuerza del viento, se rompieron dichas cuerdas y fue necesario que todos amainasen para volver a componerlos... Volviendo, pues, a lo que yo contaba, digo, que procuraron entonces remediarse lo mejor que pudieron, hasta que llegasen a las Canarias, las cuales descubrieron los tres navíos el jueves, a 9 de agosto, a hora del alba; mas por el viento contrario, y por la calma *no les fue posible, ni aquél día, ni los dos siguien-*

tes, tomar tierra en la Gran Canaria, a la que estaban entonces muy próximos, por lo que el almirante dejó allí a Pinzón, a fin de que, saliendo a tierra pronto, procurase haber otro navío, y él para el mismo efecto corrió a la isla de La Gomera, juntamente con la Niña, para que, si en una de aquellas islas no hallase ocasión de navío, buscarlo en la otra.

Con tal propósito, siguiendo su camino, el domingo siguiente, que fue 12 de agosto, por la tarde llegó a La Gomera, y luego mandó al batel a tierra, el cual regresó en la mañana siguiente a la nave, diciendo que entonces no había ningún navío en aquella isla, pero que de una hora a otra, los del país esperaban a doña Beatriz de Bobadilla, señora de la misma isla, que estaba en la Gran Canaria, que llevaba un navío de cierto Grajeda, de Sevilla, de cuarenta toneladas, el cual por ser a propósito para su viaje, podría tomarlo. Por esto, el almirante resolvió esperar en aquel puerto, creyendo que si Pinzón no hubiese podido aderezar su nave, habría hallado alguna otra en La Gomera. Estuvo allí los dos días siguientes, pero viendo que dicho navío no se presentaba, y que partía para la Gran Canaria un carabelón de la isla de Gomera, mandó en él un hombre para que anunciase a Pinzón su arribada y le ayudase a componer su navío, escribiéndole, que si él no volvía para darle ayuda, era porque su nao no podía navegar. Pero como después de la salida del carabelón tardó mucho en saber noticias, *el almirante resolvió, a 23 de agosto, volver con sus dos naves a la Gran Canaria, y así, partiendo el día siguiente, encontró en el camino al carabelón, que no había podido llegar a la Gran Canaria por serle el viento muy contrario. Recogió al homabre que lo guiaba, y pasó aquella noche cerca de Tenerife, de cuya montaña se veían salir grandísimas llamas, de lo que maravillándose su gente, les dio a entender el fundamento y la causa de tal fuego, comprobando todo con el ejemplo del monte Etna de Sicilia y de otros muchos montes donde se veía lo mismo. Pasada después aquella isla, el sábado a 25 de agosto, llegaron a la isla de la Gran Canaria, donde Pinzón con gran fatiga, había arribado el día antes.* De éste supo el almirante cómo el lunes anterior, doña Beatriz había marchado con aquel navío que él con tanta dificultad y molestia procuraba tomar, y aunque los otros recibieron de esto gran pesar, él se conformaba con aquello que sucedía. Por cuyo motivo, sospechando no encontrarlo otra vez en el camino, si tornase a buscarlo hacia La Gomera, *se propuso arreglar en Canaria dicha carabela, lo mejor que pudiese, haciéndole un nuevo timón, por sí, como le habían dicho, había perdido el suyo, y a más de esto hizo mudar la vela, de latina, en redonda, en la otra carabela llamada la Niña, a fin de que siguiese a las demás naos con más seguridad y menor peligro.*

CAPITULO XVIII

*Como el Almirante salió de la isla de la Gran Canaria para seguir,
o dar principio a su descubrimiento, y lo que le sucedió en el Océano.*

Después que los navíos estuvieron bien arreglados y dispuestos para su partida, el *viernes que fue primero de septiembre, a la tarde, el almirante hizo desplegar las velas al viento, saliendo de la Gran Canaria, y al día siguiente llegaron a La Gomera...*

La navegación y escalas de los barcos de Colón en aguas de las Canarias aparecen recogidos con bastante precisión en la «Historia del Almirante». Habiéndose averiado el timón de «La Pinta», el 9 de agosto de 1492 intentaron alcanzar Gran Canaria para tratar de conseguir otra nave. Al no poder llegar a tierra, dejó a «La Pinta» en las costas de esta isla y partió hacia La Gomera con el mismo propósito, llegando al anochecer del 12 de agosto. Allí no pudo encontrar ninguna carabela que sustituyera a «La Pinta». El 24 de agosto se hizo a la vela desde La Gomera hacia Gran Canaria, a donde arribó al día siguiente («La Pinta» había tomado puerto el día anterior). En esta isla permaneció una semana. Aquí se hizo un nuevo timón para «La Pinta», mientras que en «La Niña» se sustituyó una vela latina por otra redonda. Desde Gran Canaria se hizo a la mar el 1 de septiembre con destino a La Gomera, desde donde partió el día 6 a la búsqueda del Nuevo Mundo.

La traslación del Diario que hizo tardíamente Bartolomé de las Casas ofrece el mismo periplo, pero es menos precisa y más confusa. Recoge, igualmente, la estancia de Cristóbal Colón en Gran Canaria hasta el día 1 de septiembre.

No se conocen con entera precisión los puntos de la arribada de las naves de Colón en Gran Canaria y La Gomera durante el primer viaje. Sin embargo, en lo que respecta a Gran Canaria, tiene gran verosimilitud la hipótesis de que tomara puerto en la bahía de Las Palmas. Para ello debe tenerse presente que Cristóbal Colón conocía con anterioridad el archipiélago y que había navegado en aguas de estas islas. Como en otras ocasiones se ha subrayado, es muy probable que, en cuanto jefe de una expedición organizada por la monarquía, tuviera conocimiento de que la autoridad real residía en Las Palmas. A la hora de obtener colaboración para adquirir una nueva carabela, este era un dato importante, pues en aquel momento sólo la cooperación de la

autoridad podría hacerlo posible. Este fue el objetivo de su arribada a Gran Canaria y, para conseguirlo, aquí tuvo que ponerse en comunicación con el gobernador Maldonado. Por otro lado, no habiendo podido conseguir una nueva embarcación, hubo de hacer frente a la reparación de «La Pinta», para lo que necesitó contratar el trabajo de herreros y carpinteros. En aquella época, pocos años después de finalizada la conquista de la isla, sólo podría encontrar talleres de herrería en la villa de Las Palmas, bien que el trabajo final se hiciera a bordo.

A más de estas hipótesis que nos deben acercar a la realidad del episodio, la arribada de las naves de Colón a la bahía de la Luz y de Las Palmas en el primer viaje tiene una larga tradición. Así, en un manuscrito canario de la segunda mitad del siglo XVIII, que se conservó en la biblioteca municipal de Santa Cruz de Tenerife y que copió el benemérito investigador don Pedro Tarquis, se dice:

Año de 1492, llegó con su armada Christóval Colón a este Puerto de la Luz.

Hay que tener presente por otro lado, que el nombre de Las Palmas como ciudad o emplazamiento urbano apenas si existía por entonces y, por supuesto, no era conocido como tal. Tan es así que el documento más antiguo en el que se habla de la villa —el Fuero y Privilegio Real de la isla de Gran Canaria, diciembre de 1494— no menciona tal denominación de la ciudad. Por consiguiente, sea cual fuere el punto de escala, debe pensarse que lo lógico es que se reflejara el nombre de la isla, que era el que únicamente podrían conocer los navegantes de la época. Igualmente, en la referencia a La Gomera sólo se da el nombre de la isla y no el de la villa de San Sebastián. El nombre de Gando, aportado por Bartolomé de las Casas, parece ser una interpolación tardía del fraile en su transcripción del diario colombino. Ha escrito el historiador Antonio Rumeu de Armas, presidente de la Real Academia de la Historia, que «hay pruebas y argumentos suficientes para establecer que la recalada en Gando es una noticia de la propia cosecha de Las Casas, sin que tuviese constancia en el Diario de a bordo del primer almirante».

Junto a la tradición y a las presunciones más aproximadas contamos, además, con el testimonio de Juan Bivas, vecino de Las Palmas en

aquellos años, quien con motivo de su testificación en los Pleitos colombinos en la isla de Santo Domingo en el año 1513, manifestó ante escribano público haber visto llegar a Cristóbal Colón a Las Palmas en agosto de 1492. La interpretación de esta aportación testifical la hizo el propio historiador Rumeu de Armas en un estudio que publicó en 1975. Alude en este trabajo a la familia Bivas, afincada en Las Palmas después de la conquista, uno de cuyos integrantes fue Juan Bivas, nacido hacia 1477 y que vivía desde niño en esta ciudad. En 1492 Juan Bivas, que contaría quince años de edad, era vecino de la villa. Se sintió desde joven llamado a la navegación. En 1499 formó parte como tripulante en la expedición del capitán Pedro Alonso Niño a América del Sur. En 1512 seguía vecindado en Gran Canaria. Y al año siguiente, encontrándose en la Española, fue llamado a declarar en unas testificaciones que luego se insertaron en el expresado enjuiciamiento. En marzo de ese año, Bivas, que se declaró vecino de Gran Canaria, testificó en Santo Domingo «que vido venir al dicho almirante don Cristóbal Colón la primera vez que descubrió estas partes», es decir, las Antillas; y añadió: «que vio que Pedro Alonso Niño, Juan Niño, Juan de Xerés e Pedro Arráez vinieron con el dicho almirante la primera vez que descubrió esta isla Española».

Según Rumeu de Armas la auténtica interpretación de la declaración de Juan Bivas sobre el almirante es la siguiente:

Juan Bivas es casi un niño en 1492. Vive en Las Palmas de Gran Canaria, donde se ha establecido su familia a raíz de finalizada la conquista. Su existencia discurre en un ambiente marinerero, pues dos de sus más próximos parientes, el alcalde de Mar Pequeña, Cristóbal Bivas, y el piloto Alonso Bivas son o serán armados navegantes. Sueña con surcar el Océano y distrae sus ocios contemplando el horizonte infinito.

Un día de agosto, la isla de Gran Canaria se conmueve con la presencia en sus costas de la flotilla castellana encargada de alcanzar la India fabulosa por la ruta occidental atlántica, a la inversa de lo que intentaban tenazmente los portugueses. La conduce como almirante un soñador y visionario, Cristóbal Colón, avezado en recorrer los mares que bañan el archipiélago afortunado. Recalan en el Puerto de la Luz, y Juan Bivas acude a contemplarla entre curioso y alborozado.

Veinte años más tarde el nauta semigrancanario presta declaración en Santo Domingo, capital de la isla Española. Piensa en lo

que vio; evoca lo que sus ojos contemplaron. Su imaginación está en el Puerto de la Luz, en Las Palmas:

«que vido venir al dicho almirante don Cristóbal Colón la primera vez que descubrió»

«que vio que Pedro Alonso Niño, Juan Niño, Juan de Xerés e Pedro Arráez vinieron con el dicho almirante la primera vez que descubrió esta isla Española».

En sus restantes viajes al Nuevo Mundo el Almirante de la Mar Océana se detuvo siempre en las islas Canarias. A Las Palmas aportó, además, en el segundo y en el cuarto de sus periplos de descubrimientos. En el segundo, después de haber salido de Cádiz el 25 de septiembre de 1493, se detuvo en Gran Canaria el día 2 de octubre con una flota compuesta por diecisiete barcos, la primera escuadra naval que cruzó el Atlántico. La nueva escala en esta isla se recoge en la relación de Las Casas: «el miércoles siguiente, que se contaron dos días de octubre, llegó a surgir en la isla de Gran Canaria, que es la principal de las siete...». Las naves permanecieron en puerto sólo una jornada. Ello parece confirmar el motivo de la escala, tal como testimonia el doctor Chancas: «Llegamos a la isla de Gran Canaria, donde tomamos puerto, lo cual nos fue necesario por reparar un navío que hacía mucha agua; y estovimos ende todo aquel día, e luego otro día nos partimos». Una vez, realizada la reparación de la nave averiada, la flota se hizo a la mar. Posiblemente, la breve estancia se habría aprovechado para cargar azúcar y tomar otras provisiones. Es muy probable que la flota dirigida por Cristóbal Colón echara anclas en el puerto de las Isletas, aunque puede pensarse que la nave necesitada de reparación se situara en una caleta más próxima al caserío de Las Palmas, en el supuesto de que hubiera de contar con el trabajo de algunos carpinteros o herreros de la villa. La rápida partida de la bahía de las Isletas ha sido explicada también por la celeridad del viaje, motivada por la premura de adelantarse a una expedición portuguesa a las Indias, que se temía que se estuviera preparando en aquel país. Después, las naves colombinas pararon en La Gomera, en donde cargaron provisiones y animales vivos. Embarcaron, además, varios nativos de la isla, posiblemente como esclavos. Desde San Sebastián de La Gomera zarparon el 12 de octubre, justamente un año después del gran descubrimiento.

Se confirmaban, así, las escalas en Gran Canaria y en La Gomera como puntos de referencia en la ruta al continente recién descubierto. Es interesante, por otro lado, considerar la arribada al puerto de las

Isletas en este segundo viaje, porque es un elemento que contribuye, en el sentido que se estime más razonable, a enjuiciar con mayor fundamento el lugar de la costa de Gran Canaria en el que se detuvieron las naves en el viaje del descubrimiento. Tras cruzar por primera vez el Atlántico, Cristóbal Colón volvió a Gran Canaria y no se detuvo en Gando o en otro punto de su litoral, sino precisamente en el puerto de la Luz. Esto nos permite suponer que ya lo habría conocido de su primer viaje, y que lo consideraba el lugar más seguro y el más apropiado por su proximidad a la villa de Las Palmas. De hecho, esta segunda escala refrenda indudablemente la realizada en el primer viaje, aunque nunca podemos hacer una afirmación rotunda y excluyente en torno a éste.

En el cuarto y último viaje, las naves de Cristóbal Colón llegaron a Gran Canaria el día 20 de mayo de 1502, según se refiere en la traslación del Diario del Almirante realizada por Hernando Colón. Al iniciar este último periplo, para el que partió desde Cádiz el 9 de mayo, las naves mandadas por el Almirante soportaron un fuerte vendaval, lo que les obligó a tomar abrigo en el puerto de Santa Catalina. Desde allí se hicieron a la mar dos días después. Habiendo conocido Cristóbal Colón que el enclave portugués de Arzila estaba cercado por los moros, acudió a socorrer esta plaza del norte de Africa, pero al llegar el asedio ya se había levantado, por lo que prosiguió la navegación. Desde aquí tardaron cuatro días en llegar a las islas Canarias. Hernando Colón precisa que las naves colombinas anclaron en la bahía de las Isletas el indicado día 20. Aquí cargaron provisiones, azúcar, carnes y agua. Las naves permanecieron varios días en la bahía de Las Palmas y después se hicieron a la vela el 24 o el 25 de mayo, según las traslaciones de Hernando Colón y de Bartolomé de las Casas, respectivamente. Antes de abandonar Gran Canaria, la flota se detuvo en la costa del sur de la isla, haciendo aguada en Maspalomas, lo cual precisa, igualmente Hernando Colón: «...pasamos a Maspalomas, que está en la misma isla, para tomar el agua y la leña que eran necesarias para el viaje». Desde Gran Canaria, sin hacer ninguna otra escala, iniciaron la travesía hacia el Nuevo Mundo.

Durante esta última estancia en Gran Canaria, Cristóbal Colón escribió una carta dirigida al padre fray Gaspar Gorricio, religioso del monasterio de Santa María de las Cuevas, de la Cartuja de Sevilla. El texto de la misiva es el siguiente:

Reverendo y muy devoto Padre. El vendaval me detuvo en Cádiz hasta que los moros cercaron a Arcila, y con él salí al socorro, y fui al puerto. Después me dio Nuestro Señor tan buen tiempo que vine aquí en cuatro días. Ahora será mi viaje en nombre de la Santa Trinidad, y espero de ella la victoria. Acuértese V. R. de escribir a menudo a D. Diego, y acuerde a Micer Francisco de Riverol el negocio de Roma que no le escribo por la prisa.

Al Padre Prior y a todos los devotos religiosos me encomiendo.

Todos acá estamos buenos a Dios Nuestro Señor gracias.
Fecha en Gran Canaria...

Para lo que V. R. mandare.

Cuando esta carta fue reencontrada, hace cerca de dos siglos, su papel se hallaba parcialmente carcomido, por lo que no se pudo leer el dato concreto de la fecha. Sin embargo, por el contenido del escrito y por los datos recogidos por Hernando Colón sobre el cuarto viaje de su padre, puede afirmarse que fue escrita en Gran Canaria entre el 20 y el 25 de mayo de 1502.

Este es el único documento original de la mano del Almirante que nos ha llegado de sus pasos por las islas Canarias y el único, también, que testimonia de manera directa su estadia en el archipiélago. La carta fue descubierta en el primer cuarto del siglo XIX, junto a otras catorce también autógrafas de Cristóbal Colón, merced a la diligencia del benemérito estudioso Martín Fernández de Navarrete, quien las encontró en el archivo del duque de Veragua. Fueron halladas en deplorable estado.

Cuatro de las cartas estaban dirigidas al mencionado fray Gaspar Gorricio, religioso de origen italiano que desde 1498 formaba parte del círculo de amigos de confianza de Colón. Las once restantes las había dirigido el Almirante a su primogénito y heredero Diego Colón, quien luego sería el segundo Almirante de la Mar Oceana. La transcripción de los quince documentos fue realizada por Tomás González, maestraescuela de la iglesia de Plasencia, el cual por entonces se ocupaba de la ordenación del archivo de Simancas. En la actualidad, el original de la carta escrita por Colón en Las Palmas se guarda en el Archivo de Indias, Sevilla.

Las quince cartas corresponden a los últimos años de la vida del gran descubridor. La de fecha más antigua es del día 4 de abril del señalado año 1502, cuando finalizaba la preparación de este último viaje. La siguiente es la escrita en Las Palmas. Y la más próxima a ésta

de entre las posteriores es la remitida desde Jamaica el 7 de julio de 1503.

Desde Gran Canaria, Colón trasladaba las novedades de su viaje a Gaspar Gorricio, especificando que la travesía desde su partida hasta alcanzar la isla había sido de cuatro días y con muy buen tiempo. «Ahora será mi viaje...», dice en su escrito, denotando quizás la consideración que el viaje al Nuevo Mundo se iniciaba realmente desde las Canarias. Pero el objeto particular de la misiva radicaba en reiterar a Gorricio la atención que debía prestar al hijo del Almirante y en rogarle que alentara la diligencia de Riverol sobre un concreto negocio que éste compartía con Colón.

Su hijo Diego —nacido de la unión con Felipa Moniz de Perestrello— tenía por esas fechas veinticuatro años de edad. Su padre no descuidaba sus atenciones para con él, como acreditan las menciones de que le hizo objeto en cada una de las cartas dirigidas a Gaspar Gorricio y en las que destinó a su caro primogénito en los últimos años de su vida. Por otra parte, Francisco de Riverol era un banquero y armador genovés con quien Cristóbal Colón guardaba amistad y que, además, operaba como prestamista en la financiación del cuarto viaje. Riverol era comerciante y arrendador del estanco del jabón en Sevilla.

Francisco de Riverol fue persona que tuvo notorias vinculaciones e intereses en Gran Canaria, isla en la que llegó a obtener la vecindad en el año 1511. La familia Riverol estuvo entre las más destacadas de la colonia genovesa de Las Palmas y aún hoy este apellido pervive en familias de la ciudad. El más relevante de sus miembros en aquel tiempo fue Francisco de Riverol, quien antes había residido en Sevilla. Este Riverol, según parece, aportó algún género de financiación a la conquista de Gran Canaria y fue, más tarde, uno de los primeros en establecer en esta isla un ingenio de producción azucarera: el llamado ingenio de «los Riberoles». Las relaciones amistosas y financieras de Colón con el prestamista genovés fueron muy estrechas y Riverol aparece mentado en otras varias de las cartas conocidas de Colón.

Cuando el Almirante de la Mar Océana pasó por Gran Canaria en este último viaje era gobernador de la isla un viejo conocido suyo, Antonio de Torres. Este había sido colaborador de Colón y fue capitán de la flota colombina en el segundo viaje. Realizó otras dos navegaciones a las Indias en 1494 y 1495, respectivamente, en las que desempeñó un papel de emisario y de enlace entre la Corona y el Descubridor. En 1500 fue nombrado por los Reyes veedor de las partes de Berbería y en

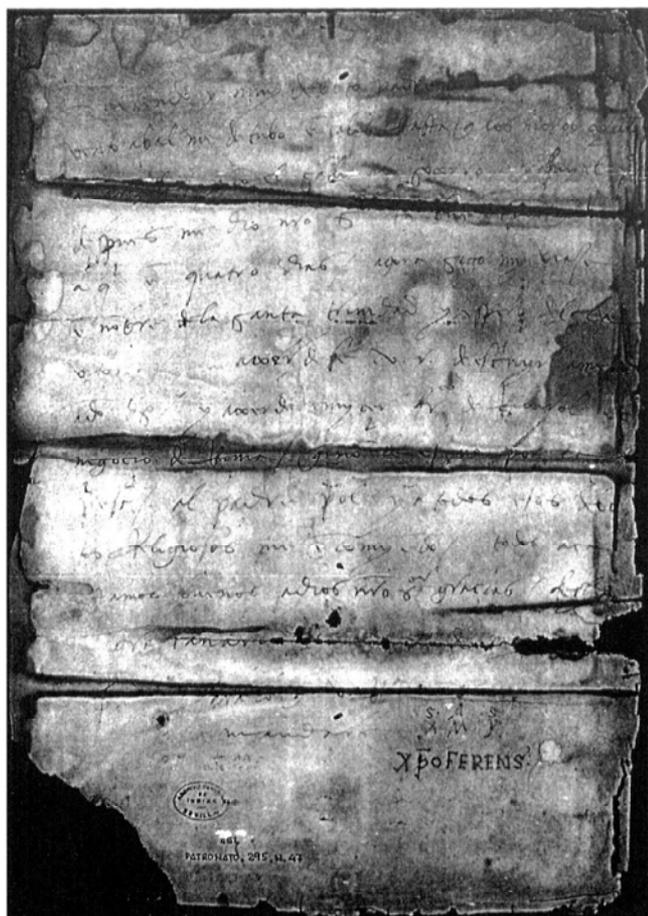
1501 ocupó el puesto de alcaide de Santa Cruz de la Mar Pequeña. Después fue nombrado gobernador de Gran Canaria, cargo en el que sucedió a Lope Sánchez de Valenzuela y del que tomó posesión a principios de abril de 1502. La presencia de Antonio de Torres en la ciudad de Canaria o Las Palmas permite fundamentar la hipótesis de que el Almirante acudiera a la villa a saludar a su amigo, además de tomar contacto con la máxima autoridad y representante de los Reyes en la isla. Es, así, muy probable que Colón asistiera a los oficios religiosos en la iglesia de San Antonio Abad, ya que la actual Catedral de Santa Ana no existía y la iglesia vieja de este nombre estaría en construcción por esos años. Es tradición de que frente a la iglesia de San Antonio Abad se hallaba la casa del gobernador, que ocupaba una parte del solar del actual conjunto de la llamada «Casa de Colón». Y resulta razonable pensar que la hospitalidad de Antonio de Torres para con el Almirante y la amistad que existía entre ambos determinara que Colón tuviera estancia en dicha casa en alguno de los días en los que permaneció en Las Palmas. De ello podría derivar la antigua tradición que la denominó casa de Colón. Gran Canaria fue la última tierra que contempló Colón en el último de sus viajes al Nuevo Mundo. En la carta que el Almirante envió a los Reyes desde Jamaica, que lleva la antes indicada fecha de 7 de julio de 1503, Cristóbal Colón comenzaba recordando el inicio de su periplo: «De Cádiz pasé a Canarias en cuatro días, y dende a las Indias en diez y seis días...». La estela del Descubridor es una de las más brillantes que iluminan la tradición histórica de Las Palmas de Gran Canaria y así lo han interiorizado las sucesivas generaciones, de lo que son exponentes el hermoso monumento de mármol de Carrara erigido a Cristóbal Colón en la plaza de su nombre al cumplirse el cuarto centenario del descubrimiento de América, así como la Casa-Museo que recuerda sus escalas en las islas Canarias.



Reproducción de carta escrita por el Almirante de la Mar Oceana D. Cristóbal Colón, durante su estada en Gran Canaria en su cuarto y último viaje al Nuevo Mundo.

Su texto dice:

Reverendo y muy devoto Padre: El vendaval me detuvo en Cádiz hasta que los moros cercaron a Arcila, y con él salí al socorro, y fui al puerto. Después me dio Nuestro Señor tan buen tiempo que vine aquí en cuatro días.



Ahora será mi viaje en nombre de la Santa Trinidad, y espero de ella la victoria. Acuérdese V.R. de escribir a menudo a D. Diego, y acuerde a Micer Francisco de Riverol el negocio de Roma que no le escribo por la prisa.

Al Padre Prior y a todos los Devotos Religiosos me encomiendo.

Todos acá estamos buenos a Dios Nuestro Señor gracias. Fecha en Gran Canaria...

Para lo que V.R. mandare.

El original se conserva en el Archivo General de Indias de Sevilla.

IX

**RAÍCES CANARIAS EN AMÉRICA
(1485-1525)**

**POR:
PABLO P. DE JESÚS Y VÉLEZ QUESADA**

Introducción

Escribía López de Gomara en su *Historia General de las Indias*¹, que «La mayor cosa, después de la criación del mundo, sacando la encarnación y muerte del que lo crió, es el descubrimiento de las Indias». Es ese, nada más, el Descubrimiento, el concepto que deba tenerse de la efeméride que en estos años y con el título de «V Centenario del Descubrimiento de América-Encuentro de dos mundos»², se ha estado conmemorando. Por desgracia otros ingredientes de la mano del oportunismo se han mezclado con tan gran evento, maculándolo y tergiversándolo en su misma esencia. Incontrolados presupuestos con sus inherentes dispendios y compromisismos políticos de entramado internacional, han hecho mirar bajo otro prisma los postulados de una consecuencia histórica. Una historia que como la de cualquier país, para estudiarla y enjuiciarla tiene ineludiblemente el investigador que trasladarse en el tiempo, situarse en su época y analizar todos los condicionantes que la gestaron. Craso error el emitir juicios basados en parámetros actuales, de lo acaecido, como en este caso, hace quinientos años.

Por ello consideramos en su momento inapropiadas, las palabras pronunciadas por el Presidente de la Comisión Nacional de España en la VI Reunión del encuentro nombrado celebrada en Venezuela, D. Luis Yañez-Barnuevo: «Es sólo en la última década, recuperada la España auténtica, la España abierta y tolerante, la España QUE PIDE PERDON por lo que algunos de sus antepasados hicieron en este continente...»³. Sobran los comentarios, máxime cuando fue el mismo presidente de la República de Venezuela Doctor Jaime de Lusinchi quien puntualizaría: «...Se requiere de gran equilibrio para que en el encuentro y en la celebración del encuentro haya la debida ponderación y el

reconocimiento a lo que corresponde a cada uno de los dos mundos. Lo que el descubrimiento condicionó, la extraordinaria fuerza creadora del mestizaje, lo que por nosotros mismos hemos hecho o dejado de hacer. Recoger la historia como es, y no como a veces lo condicionan COMPLEJOS, PREJUICIOS y OPORTUNISMOS de mala ley»⁴.

En estos años, las suculentas subvenciones destinadas al realce del acontecimiento despertaron de pronto ambiciones «neoculturales» insospechadas. Los beneficios que el ubicar y dirigir los más variados actos conmemorativos, llámense Aventuras 92, Rutas del Descubrimiento con carabelas incluídas, exposiciones fijas e itinerantes, conciertos, obras teatrales, etc, etc., han movilizado salvo varias y honrosas excepciones, a un número de «intelectos» inimaginables. En regiones que en absoluto tuvieron que ver en la gestación e itinerario de la epopeya, surgieron entes que se llevaron las tajadas más substanciales, mientras otras como Canarias y Huelva quedaron en una marginación manifiesta, con los agravantes del desconocimiento y tergiversación de su historia.

Múltiples son las evidencias de lo expuesto, y una de las pruebas nos la ofrece Belén Molina (Epi Press), en uno de nuestros periódicos regionales⁵.

«Los indígenas aztecas, incas, mayas y de Las Antillas enseñaron a los conquistadores sus propios métodos y la existencia de productos desconocidos, como la patata, el cacao y la CAÑA DE AZUCAR», continuando «...todo representado en una singular exposición, La Agricultura Viajera, instalada en el jardín botánico de Madrid». Manifiesta que los catedráticos Ignacio González Tascón y Joaquín Fernández Pérez son los comisarios y directores técnicos de esta muestra, englobada en los actos conmemorativos del V Centenario y patrocinada entre otros por el Ministerio de Agricultura. Dichos catedráticos justifican la exposición «por el desconocimiento que la mayoría de los españoles tienen del desarrollo de cultivos que modificaron la economía mundial...». A esto añadimos que entre los desconocedores hay que incluir también, y ello es lo grave, a dichos catedráticos y al Ministerio de Agricultura.

Porque señores, la caña de azúcar que revolucionó la economía mundial fue llevada en 1493 desde las Canarias a América y no a la inversa⁶. Ante tan flaco favor a nuestra historia no podemos menos que, ya inmersos en la lectura de tan tergiversado artículo, intentar subsanar en el transcurso de este trabajo otros errores tanto o más sig-

nificativos que el reseñado, al tiempo que destacar la gran aportación de Las Canarias al poblamiento y agroindustrialización de centroamérica, en las primeras décadas que siguieron a su descubrimiento⁷.

Si bien es cierto que en lo que respecta a Canarias y a su marginación en este concierto internacional, la desidia e inhibición patente mostrada por nuestros gobernantes coadyuvaron a ello, también hubo entidades e instituciones que elevaron sus más enérgicas protestas a los organismos centrales y autonómicos correspondientes sin resultado positivo apreciable⁸.

Igualmente, personas amantes de nuestra tierra y de su historia hicieron llegar su decepción por tales incidencias a la misma Corte, con peor fortuna⁹.

En cuanto al mentado artículo, continúa este con una serie de despropósitos como el de denominar «Ingenio» a una rueda de paletas y «Trapiche» a una alquitara o destiladora, involucrando incluso al relojero-ingeniero, Juanelo Turriano (Gianello della Torre, 1500-1585) autor de los proyectos tomados como modelos, descritos en «Los veintitún libros de ingenios y de las máquinas»¹⁰.

A todo esto puntualizamos, que en la época estudiada (1485-1525) la terminología empleada y maquinaria utilizada no pudo ser de Turriano, ya que éste llegó a la corte de Carlos I en 1552, para desempeñar el cargo de Relojero Real. Luego, estando al servicio de Felipe II, escribió hacia 1560 la obra de referencia¹¹, cuando habían transcurrido setenta y cinco años, después de que se empezase a fabricar azúcar en Gran Canaria, y cincuenta y cuatro años más tarde del inicio de la producción azucarera en La Española.

Y para despejar cualquier duda, indicar también que el término «Ingenio» fue tomado del portugués «Engheno» que designaba al conjunto de instalaciones necesarias para la elaboración del azúcar¹².

Por ello queda claro, que tanto el vocabulario agroindustrial, como los artilugios (más rudimentarios si se quiere) y otras valiosas aportaciones, fueron llevadas a América desde las reiteradamente olvidadas Islas Canarias.

En cuanto al vocablo «Ron», como denominación antillana del aguardiente de caña elaborado, tenemos entendido que es de origen alquímico, aplicado a los destilados que los monjes fabricaban con

fines medicinales, en su Atanor u horno cósmico de los alquimistas, pero en Europa¹³.

Muchas evidencias indican que el elixir de dicho nombre, fue obtenido por un monje de la abadía benedictina de Erfurt en Alemania hacia 1480, cuya identidad escondió bajo el seudónimo de Basilio Valentín. La procedencia de dicha palabra fue derivada de la máxima «Rectificando Veram Medicinam», como descripción esotérica que dicho monje con frecuencia empleaba y que traducida libremente se entendía por «Con oportunas rectificaciones (destilaciones), hallareis verdadera medicina». De dicha máxima latina se tomaron las iniciales de cada palabra, R.V.M., popularizándose luego como RON.

Pero no fue capricho el tomar dichas letras, ya que era práctica habitual en el entorno alquímico de Basilio Valentín, tal como ocurrió entre otros con el VITRIOLVM (vitriolo), nominado igualmente por las iniciales de «Visitetis Interiora Terrae Rectificando Invenietis Occultum Lapidem Veram Medicinam», de significado «Buscando en el interior de la tierra y con las oportunas rectificaciones encontrareis la piedra escondida, verdadera medicina». Es el vitriolo, nombre que da el adepto a la sal secreta y disolvente del Magisterio¹⁴.

Se cita igualmente a éste monje como inspirador y propagador de las excelencias del roble en sentido hermético, como excepcional contenedor de elixires. Es el Quermes o tonel que alberga un místico fuego en sus entrañas, al ser flameado su interior con tártaro. En la última de las Doce claves de la Filosofía que ilustran la obra de Basilio Valentín, se descubre un tonel de madera de roble según sus postulados¹⁵. De ahí que hasta el presente, el aguardiente de caña se deposite en toneles así preparados, para que adquiera en el transcurso del tiempo, la solera o añejamiento y el bouquet, que son características del buen ron¹⁶.

Por último el significar también, que la producción azucarera americana a quien primero arruinó fue a la de las Islas Canarias extinguiéndose en estas su industrialización y por ende su cultivo, hacia 1650¹⁷.

Y la causa de tal ruina fue precisamente la aportación canaria antes indicada, como muy bien recoge en su documentado estudio el investigador inglés Clarence Henry Haring, sobre el comercio y navegación entre España y las Indias en tiempo de los Habsburgo, y la preocupación del gobierno de Carlos V (1516-1558), en promover el desarrollo de las principales islas antillanas, como La Española, Cuba, Jamaica y

Puerto Rico, que por los excesos de los conquistadores quedaron abocadas al despoblamiento y la miseria. Y tal promoción se consiguió «...estimulando especialmente la propagación de la caña de azúcar, enviando operarios de las Islas Canarias familiarizados con la construcción de maquinaria para moler la caña...»¹⁸.

Como se podrá apreciar, no se desplazó el cultivo español de la remolacha como en el susodicho artículo se asevera ya que en Canarias no la había. Ello si se tiene en cuenta que Canarias es también España, cosa al parecer no así considerada (y a las pruebas nos atenemos) por algunos entes y organismos.

Capítulo I

LA CAÑA DE AZÚCAR CANARIA

El origen y conocimiento de la caña de azúcar consta en diferentes escrituras mitológicas, en el Código de Manú y en varios versículos del Antiguo Testamento (Isaías, 43-24; Jeremías, 6-20).

En la Península, la caña de azúcar fue introducida desde Sicilia por Adbur Rahamam en el año 755, realizándose las primeras plantaciones en Málaga, Almería y Granada, ciudades cuya conquista a los moros se terminó en esta última en 1492¹⁹.

Que sepamos, en fechas anteriores al descubrimiento, concretamente entre los años 1460 y 1480 en que feneció, funcionó en Valencia una fábrica de azúcar gestionada por una sociedad comercial de Ravensburg (NE de Zurich), como filial de un gran centro de distribución de dicho producto ubicado en Ginebra²⁰.

La caña de azúcar canaria, al parecer del género *Saccharum Officinarum*, fue traída por el conquistador Pedro de Vera a Gran Canaria en 1484 desde la isla de Madeira, procedente de las extensas plantaciones que en 1420 había dispuesto se hiciesen en dicha isla el Regente de Portugal²¹.

Abreu Galindo (1540-1622?) nos indica que con dicha caña se trajeron muchos árboles frutales, incluso naranjos y parras, que se aclimataron aquí muy bien en pocos años. Continúa reseñando en su historia que «...el primer ingenio de azúcar que en estas islas se fabricó y hizo en la Ciudad Real de Las Palmas, en el barranco de Guiniguada, junto a San Roque por Pedro de Vera; y otro hizo Alonso Jáimez de Sotoma-

yor, junto al monasterio de San Francisco. Fuéronse aumentando los ingenios, por la abundancia de cañas que había, de manera que hubo en poco espacio de tiempo en esta Isla de Canaria, diecisiete ingenios, cosa cierta de mucha grandeza e importancia, prosperidad y riqueza»²².

La descripción y características de los ingenios de esta época se recogen en el testamento de Cristóbal García del Castillo²³, que nos da clara idea de los principales elementos y edificios que los constituían:

«...primeramente, el Ingenio de agua de moler cañas de azúcar, que yo tengo encima del barranco principal del agua de la dicha Ciudad de Telde con su casa de molienda, é casas de aposentar altas, é vaxas, é casas de calderas, é fornallas, é troxas, é graneles, é despensas, é casas de hacer espumas, é casas de los Esclavos, é casas para los Trabajadores, é corral, é casa de leña cercado, é huerto, é molino de pan moler ques junto del dicho Ingenio, con su hejido, é sitio, é canales, é ruedas, y exes é prensas, é cureñas, é todas las otras cosas é aparejos del dicho Ingenio, é de la molienda dél, é con todos los cobres, é herramientas grandes, é medianos, é menudos, pertenecientes a la molienda, é fabricacion del azúcar, é todos los demás aparejos al dicho Ingenio pertenecientes, con más toda la leña, que estuviere al tiempo de mi fin para el dicho Ingenio, é más las casas de purgar, que yo tengo junto, y cerca del pueblo desta Ciudad de Telde, é casas de refinar, y de mieles, y casas de pileras, alto é vaxo, é texar, é hornos de teja, é ladrillo, é casas de Camelleros, é de otros oficiales, é tanques de remiel, é fornallas que son todas juntas en el... é sitios de las dichas casas de purgar, y de refinar con todos los cobres grandes, é medianos, é pequeños del heredamiento de las dichas casas, é fabricación de los azúcares, é con todas las formas, é signos, é porrones, é faros, é tinglados, é todas las otras cosas, é aparejos a las dichas casas, é Ingenio anexas, é pertenecientes con sus entradas, é salidas, é pertenencias, usos, é costumbres, é servidumbres, como a mi pertenecian, é los Esclavos siguientes para el dicho Ingenio, é heredamiento, es á saber: (Sigue una relacion de veinticuatro, de los que veintiuno son negros, uno loro, y dos esclavas, una negra y otra morisca). Iten ocho bestias Azemilares; é tres requas de Caballos, cada requa de quatro bestias de las mejores, que se hallaren en mi hacienda al tiempo de mi fallecimiento para el dicho Ingenio con todos sus aparejos».

Si bien en esta parte del testamento sólo se hace mención de lo que al ingenio se refiere, su lectura íntegra nos impone, tanto de la gran riqueza que detentaba su formulante; su integración en la burguesía mercantil de la época y relaciones con sus sustentadores, como de lo

extenso de sus plantaciones, negocios al margen de las mismas, y el gran número de esclavos adscritos a ellas, entre los que, caso singular, encontramos a uno de nombre Juan Español, nada menos que de origen «Indio»²⁴.

Para las tareas propias de atención y cultivo de las plantaciones de caña, así como para la recolección y proceso de la elaboración del azúcar, se requería un personal especializado con denominaciones específicas de la labor a realizar por cada uno. En la plantación, el cañavero y curador como encargados del cultivo y el desburgador para el corte y limpieza de las cañas. El transporte corría a cargo del almocrebe y sus arrieros. En el ingenio, el moledor, ahechador o encargado de retirar el bagazo, cocedor, purgador, templador, espumero y refinador eran los oficios más comunes a la actividad. Como mano de obra no especializada se contaba con los jornaleros y los esclavos. Como figuras principales de la nómina, el leardador, el maestro del azúcar y el mayordomo, éste último con máxima autoridad como representante del propietario²⁵.

Eran también afines a las actividades de este complejo industrial en determinadas épocas, los albañiles, caldereros, canteros, carpinteros, pedreros, herreros, torneros, etc., necesarios para el mantenimiento, reparaciones y reformas del mismo²⁶.

Casi todos estos especialistas procedían del vecino archipiélago portugués, traídos o venidos a Gran Canaria al incrementarse las plantaciones, tanto para ejercer sus conocimientos, como para enseñar aunque en menor escala, sus oficios a los nuevos pobladores²⁷.

Esto no quiere decir que «fueran naturales de dicha nación» como hasta ahora se creía, concepto este muy importante que trastoca las ideas sociolaborales y poblacionales que hasta el presente y desde aquella época, han imperado. Por su trascendencia volveremos sobre ello en el apartado correspondiente.

El conjunto de actividades en estas instalaciones en época de zafra, nombre que se daba al tiempo ocupado desde la recolección de la caña hasta la obtención del azúcar, y que correspondía generalmente a los meses de diciembre a julio²⁸, nos lo describe el mercader Thomas Nichols hacia 1560 como sigue:

«Un buen terrazgo para azúcar da nueve frutos en diez y ocho años. El primero se llama planta. Echan la planta a lo largo y en un surco razonablemente hondo, de modo que las raíces, siendo cubiertas de tierra,

puedan ser regadas de la lluvia o de agua de regadío. Cada raíz produce muchas cañas. Esta planta está dos años sin dar provecho a su dueño. Cortan estas cañas por el pié y hacen flejes della, después de limpias y deshojadas, llevándolas a el molino do se muelen. Lo que dellas destila cae en un gran vaso, hecho para eso, y lo hacen hervir hasta que tome cuerpo, y después lo ponen en vasos de barro, y llevan a otro lugar en que lo limpian y purifican con un género de tierra gruesa que extienden encima. De lo que queda en el caldero hacen otro género de azúcar que llaman de espuma; y de lo que sale del blanco hacen una tercera especie de azúcar; y de lo que resta procede la panela. Finalmente el desecho de todos estos cocimientos y refinós se llama remiel, de que hacen un género de azúcar que llaman refinado. Cuando este fruto primero, llamado planta, ha sido cogido del modo que va expuesto, queman el lugar en que nació con paja de caña, hasta el tronco de las propias cañas, y las riegan después y cultivan con cuidado, hasta que al cabo de dos años echa otra, que viene a ser segundo fruto, al cual llaman soca. Y así de dos en dos años consecutivos, hasta que, siendo la planta demasiado vieja, sea conveniente replantar el cañaveral».

En otro apartado de su relato afirma este mercader, que en la fecha que esto escribía (dicho 1560), había en Gran Canaria doce ingenios²⁹.

El auge económico que empieza a disfrutar nuestra isla, debido al emporio azucarero creado en su primer lustro (1485-1490), atrae de inmediato a un sinnúmero de profesiones. Cosa que al parecer no ocurrió luego en Tenerife, al tiempo de ser su isla conquistada en 1496, ya que empezó a ser debidamente poblada, pese a los alicientes de haciendas y aguas prometidos por su conquistador Alonso de Lugo, a partir de 1502³⁰.

A los ya estantes en los años de la contienda grancanaria, (sastres, zapateros, toneleros, calafates, caleros, panaderos, talabarderos, hacedores de molinos de grano, confiteros, carpinteros de ribera, etc.)³¹, y a los de los ingenios antes relacionados, se unen, maestros cirujanos, plateros, cereros, candeleros, curtidores, sombrereros, mesoneros, taberneros, tenderos-bodegueros, especieros o prístinos boticarios, carniceros, etc., etc., hasta tal punto, que el Cabildo de la isla se las ve y se las desea para reglamentar en parte las actividades de cada cual de acuerdo con los fueros establecidos³². Como primera medida se comprueba la capacidad de la persona para la profesión u oficio que dice querer ejercer, al tiempo de regular a los gremios (o primitivos sindicatos) en los que luego y por profesiones se van encuadrando, teniendo ya sus propias ordenanzas, remodelándolas acordes con las

Reales Cédulas que paulatinamente desde la corte sobre cada materia se van dictando, bien por iniciativa real o a petición del gobernador canario de turno³³.

Casi todo ello quedaría condensado y reglamentado en las Ordenanzas mandadas a publicar por el gobernador Francisco Ruíz de Melgarejo, el 23 de junio de 1531³⁴.

Especial mención merecen sin duda los mercaderes, transportista y traficantes, en cuyas manos estaban o por ellas pasaban los recursos y resortes económicos de la isla. Gran fama adquirieron en este sentido los genoveses, algunos de los cuales, entre los que destacó Francisco de Riberol, coadyuvaron material y económicamente tanto en la conquista de Gran Canaria, como de Tenerife y La Palma.

Su influencia, actividades y potencial económico quedan reflejados en el Interrogatorio que en su nombre presenta, en marzo de 1514, su hermano Cosme de Riberol:

«...que después de ganada e fecha la conquista desta dicha ysla, estando bruta e salvaje sin que nadie enella quisiera edeficar ni fazer edeficio, ni las personas que enellas estavan tenían aparejo de dineros, ni caudal para lo fazer, el dicho Francisco Riberola e los ombres e factores que en esta ysla tenía començaron a fazer ingenios para açúcar e a poner e plantar muchas cañas de açúcar para ello, faziendo muchos edeficios de acequias necesarias para aprovechar las aguas, e faziendo mucho camino para servicio de los tales heredamientos e de las gentes que en dicha ysla bevían».

«Que asimesmo el dicho Francisco Riberola ayudo con sus propios dineros, e faziendo a otras muchas personas vezinos desta ysla a fazer otros edeficios de ingenios que se fizieron, e ayudo con sus dineros a fazer al dicho don Alonso Fernández de Lugo, el ingenio de Lagaete, e a Pedro de Vera, governador que a la sazón era desta ysla, otro ingenio en el barranco desta Cibdad, e a Diego de Cabrera, vezino e regidor desta dicha ysla, otro ingenio en el barranco desta cibdad ques oy día de Constantín Cairasco e del dicho Francisco de Riberola, e asimismo ayudo a Batista de Riberola, vezino desta ysla, en un ingenio que tenia en el término de Gáldar».

«Que dicho Francisco Riberola e sus factores que enesta dicha ysla tenía, fizo otro ingenio por si propio en la vega de Gáldar, el cual tiene oy día e otro en barranco del Airaga en compañía con Pedro de Lugo, hermano del dicho Adelantado D. Alonso Fernández de Lugo...»³⁵.

Este acaparamiento de riquezas, no sólo por los Riberolas y parentela, sino por otros extranjeros³⁶, motivó innumerables quejas, tanto de pobladores y partícipes de la conquista, como de ambiciosos cortesanos³⁷. Ello fue causa de que en 1498 se promulgara una cédula real, prohibiendo a todo extranjero o considerado como tal, el poseer o adquirir propiedades en las islas realengas, por valor superior a doscientos mil maravedises³⁸. Hubo autorizadas excepciones, como la del portugués Lorenzo Fernández al que nos referimos en la nota 27.

Muy poca efectividad tuvo la aplicación de tal ley, ya que los afectados emplearon todo tipo de subterfugios para eludirla, siendo de lo más socorrido el ponerlas a censo a favor de un influyente cortesano, como lo hiciera Matheo Viña en Tenerife³⁹, o casarse con quién tuviese carta de naturaleza y traspasarle la hacienda, modalidad escogida por el mercader y traficante Hernando de Santa Gadea, camuflando así parte de sus extensas propiedades en Arucas⁴⁰.

Finalizamos el capítulo reafirmando que fue Gran Canaria, sin lugar a dudas, la plataforma, conformada por una sociedad eminentemente mercantil basada en todo un emporio azucarero, desde la que se impulsó Colón hacia la aventura, luego hazaña del Descubrimiento.

Capítulo II

EL MITO COLOMBO-ISABELINO

Quizá para el lector no avisado, la reafirmación anterior pueda parecerle una gratuidad emanada del cariño a nuestra región, o intento de recabar protagonismo para ella. Máxime, si carente de precedentes no conoce, tanto los condicionantes de la época en el amplio escenario atlántico, como sus incidencias en los pilares o ejes nominados Isabel, Beatriz y Colón, sobre los que descansó o giró toda la epopeya. Por ello se hace necesario el significar los importantes papeles, que bajo concierto regio interpretaron los dos últimos personajes nombrados, en tan gran teatro oceánico y que luego, casual o sospechosamente, desaparecieron de esta vida casi al unísono que la reina Católica.

A los impuestos en el tema no les sorprenderá el que se exprese, que el afirmar que la aventura colombina fue gracia de Isabel de Castilla y León, es más un concepto apologista que una realidad constatada. A dicha realeza, eso sí, habría que atribuirle en pro de tal gesta la virtud de la sagacidad, que bien puede traducirse, suprimiendo lo teologal, en frío cálculo. Con ello logró en aquel presente o primer tercio de 1492, sin merma para glorias posteriores, actualizar el conocido refrán, pero en vez de dos «Matar tres pájaros de un tiro»: Tomar las riendas de la empresa; quitarse otra vez de encima a la todavía peligrosa por atractiva, su antigua camarera Beatriz de Bobadilla, y a aquél incordiante visionario genovés de nombre Cristóforo Colombo. Por que si bien le autorizó a transitar por sus dominios, dándole unas migajas justificadas con que realizaba «cosas complideras de sus altezas», no invirtió en principio un solo «duro», por demás inexistente en las exhaustas arcas reales por los motivos bélicos de todos conocidos.

No obstante, cuando aquel trotamundos escribió con su gloriosa gesta una de las páginas de más lustre de nuestra historia, se arrogó para ella y Castilla, dejando a su esposo Fernando y su reino de Aragón al margen, las primicias iniciales⁴¹.

En otro orden habría que incluir también pero en lo romántico, aquellos supuestos amores de Colón por la Bobadilla, que lo llevara al surcar de los mares para caer en sus brazos, e impulsado por sus arrullos, introducirse en lo tenebroso del océano y descubrir un nuevo mundo⁴².

En esta parte del presente trabajo, desprovisto de ambos conceptos, apológico y romántico, y centrado en los tres puntos indicados, exponemos a modo de hipótesis supeditada al criterio de estudiosos colombinos, una serie de reflexiones que con aval y rigor histórico, evidencian, tanto la veracidad de lo manifestado, como el nexo que los une y lo que a ello nos ha conducido.

No vamos a ocuparnos del Colón incógnito por el que tanta bibliografía se ha gestado⁴³, para llegar a la conclusión de que sigue siendo el incógnito Colón. Sólo una breve semblanza de su personalidad, de las varias conocidas, como coadyuvante de un adecuado marco histórico para la indicada tesis.

De nariz larga y atrevida, barba fuerte, pelo rubio y tirando a rojo; cara pecosa de piel más blanca y menos curtida que sus compañeros, modelaban un aspecto que lo hacían parecer más viejo para su edad. Iba tan pobremente vestido como los demás. Los desgarrones y agujeros de su pantalón castaño estaban remendados y su casaquilla de tela raída y de mangas cortas, muy limpia. Así se describe a un Colón todavía joven, en una de las muchas biografías de él realizadas⁴⁴.

Vivía con sus hermanos Bartolomé y Jacobo, en los arrabales del Vico dritto de Ponticello, en la pintoresca Casa dell 'Olivello, en la que se supone nació el 25 de agosto de 1447, fruto del matrimonio formado por Doménico Colombo y Susana Fontanarossa, oriundos de Quinto y Bisagno respectivamente. Sus hermanos quedarían anexionados luego a sus sueños de aventuras y Jacobo sería conocido por la historia con el nombre de Diego⁴⁵.

En 1461, con catorce años, Colón inicia su vida marinera⁴⁶. En sus avatares tiene ocasión de conocer leyendas y hechos reales. Las rutas del Atlántico desde Inglaterra hasta Guinea dejan de tener secretos para él. Los portugueses, con cuyos navegantes tuvo al parecer contac-

tos en esta época, habían dominado o conocido las islas Azores, las Madeiras, parte de la costa africana y establecido puertos comerciales a lo largo de dichas rutas⁴⁷.

Supo también de los relatos populares que hablaban de singulares objetos encontrados flotando en el océano procedentes del oeste; de embarcaciones tripuladas por gente extraña... De cadáveres humanos de una raza desconocida⁴⁸.

Además, conocedor de los clásicos, sus citas luego proféticas lo afianzaban en la realidad de alcanzar aquellas tierras de los confines. «Vendrán tiempos en el transcurso de los años antes quienes Océano abrirá las puertas de las cosas y quedará a la vista una tierra ingente, un nuevo continente...», había predicho catorce siglos antes Séneca⁴⁹.

Este concepto quedaría en Colón más reforzado si cabe, con la opinión que recabó del gran cartógrafo Toscanelli (1397-1482) cuyo dictamen fue ya dogma para él⁵⁰. Como complemento, la lectura de Marco Polo, del «Imago Mundi» del Cardenal Pierre D'Ailly, y las Memorias del inglés Juan Mandeville⁵¹.

Al margen, el que fuera cierto o no el hecho de que un piloto, andaluz, portugués o vizcaino, que naufrago procedente de las Indias muriera en sus brazos, haciéndolo heredero de cartas y derrotas que fijaban con exactitud la ruta ansiada⁵².

Como parte esencial en su proyecto, no dudamos de que Colón sabía todo lo referente a las Islas Canarias, las de señorío y la de realengo Gran Canaria, acabada de conquistar⁵³, cuando decepcionado de sus gestiones en la corte de Portugal, llegaba a Palos de la Frontera acompañado de su hijo Diego, fruto de su matrimonio con la lusitana Felipa Móniz de Penestrello⁵⁴.

Pero en España empieza otro largo peregrinar. Las vicisitudes de Colón en estos años las sintetiza Lloyd de sus cartas y diarios: «Eclesiásticos y aristócratas le habían tratado como un amigo⁵⁵. El Gobierno le había mantenido; una junta de eminentes eruditos había prestado la mayor atención a su deshilvanado proyecto, y aunque éste fue rechazado, existía una afectuosa promesa de que el tema sería revisado cuando terminara la guerra de Granada»⁵⁶. Pero para Colón, un hombre rebosante de amor propio, «víctima de la oposición y la aversión», todo aquello constituía un refinado tormento. «Todos a quienes hablo de mi empresa toman ésta por una mera burla»⁵⁷. Por otra parte,

para muchos ha dejado de ser divertido. Colón, con sus grandes aires, su ingenuidad y petulancia, llegó a ser la desesperación de quienes le apoyaban y su propio y peor enemigo»⁵⁸.

Sería en abril de 1492, coincidiendo con la presencia de Beatriz de Bobadilla en la Corte, cuando por frío cálculo de la reina Católica, se vislumbró el inicio de la empresa⁵⁹.

Después de las anteriores reflexiones, avaladas por una ingente documentación consultada, dos preguntas le surgen a todo investigador. La primera, lo inexplicable que resulta el que Colón, que había leído los clásicos⁶⁰, a Marco Polo y a D'Ally, y tenido conocimiento del hallazgo de objetos y cuerpos de constitución distinta a las conocidas, no sospechase de la existencia de una tierra intermedia entre el oriente pretendido y Europa, por la ruta de occidente. Y luego, realizado su primer viaje, hubo de comprobar lo inexacto de las distancias recorridas con las de sus cartas de navegación, máxime siendo aproximadamente, la que señalaría la línea de demarcación hispano-portuguesa. Línea imaginaria ésta, que de norte a sur limitaba las navegaciones de los reinos nombrados, concertada en el Tratado de Tordesillas en 1494⁶¹.

Pero mientras, estaba en vigor el Tratado de Alcaçobas-Toledo negociado y firmado en 1479, en el que se limitaba el derecho a España a sólo navegar por la ruta que saliendo de Cádiz, bordeaba el litoral africano y conducía a las Canarias, cuyos derechos de conquista sí le quedaban reconocidos. Además, para asegurar el cumplimiento por ambas partes de lo anterior, pendía una pena de excomunión mayor por Bula de Sixto IV, expedida en 1481⁶², para quien lo contraviniese. Por ello surge la segunda pregunta:

¿Cómo era posible que tan experimentado navegante no supiese de dicho tratado, concertado once años antes, que continuaba en vigor?

De ello y de otras evidencias hemos deducido que Colón hubo de silenciar muchas cosas; de que fue precisamente el susodicho tratado la causa de que se tergiversase la historia, y de que la reina Isabel, concedora de todos estos impedimentos, autorizó y prometió de forma verbal, camuflando bajo distintos epígrafes como luego se observará, las disposiciones para el inicio del periplo.

Pero al regresar Colón victorioso, la reina tuvo que negociar un nuevo tratado que «legalizase» la incursión hecha por el navegante

contra el derecho establecido, y eludir como Católica por excelencia, la pena de excomuni3n estatuída.

Quizá malpensamos, que de no haberse podido realizar tal «arreglo», las penas hubiesen recaído sobre Col3n, y aunque aprovechando su descubrimiento, fuera tildado de Corsario, fama que al parecer le atribuyeron, en el a3o de su supuesta escapada a Francia⁶³.

No obstante y por entresijos de la Historia, tenía sin percatarse de ello, un salvoconducto en la Carta que los Reyes le habían dado para los principes del reino del Gran Kan⁶⁴, y todo hubiese quedado en visita de cortesía de un embajador de la Corte de Espa3a, ante la realeza «India», pero sin tierras que anexionar a Castilla.

De entre la documentaci3n gestada en 1492, existente en el Archivo de Simancas, hemos extraído datos muy reveladores que nos confirman lo expresado, evidenciándonos, tanto que no hubo capitulaciones en la fecha aceptada oficialmente, sino estipulaciones verbales, como que la reina no empleó dinero alguno de sus arcas⁶⁵, limitándose a disponer la ejecuci3n de embargos que le procuraran a Col3n los medios por él demandados.

La anotaci3n en el Registro General del Sello del indicado archivo, de fecha 17 de abril de 1492, reza como sigue:

«Capitulaciones asentadas entre los Reyes Cat3licos y Crist3bal Col3n, para el viaje de descubrimiento que este proyectaba realizar» (1) Reyes.

(1) «Insertas en confirmaci3n dada en Burgos a 23 de abril de 1497».

Continúa al pie del asiento, indicando que este registro no debe figurar en 1492 ¡Por ser del a3o 1497!⁶⁶.

Pero en estas Capitulaciones figuran, entre otros, un desliz muy revelador: Que se emplea un pretérito refiriéndose a Col3n «...que ha descubierto en los mares oc3anos...»⁶⁷. Si fueron firmadas en 17 de abril de 1492, todavía no se había descubierto nada hasta el 12 de octubre de dicho a3o, lo que justifica lo aseverado anteriormente.

El 30 de abril de 1492, los reyes, entre otras, expiden la carta que extractada dice:

«A Diego Rodríguez Prieto y compañeros para que ellos y otros vecinos de Palos, tengan preparadas y armadas a su costa, las dos carabelas en las que les condenó el Concejo, a fin de que las lleve Colón en su viaje»⁶⁸.

Es decir que fueron embargadas y los vecinos de Palos obligados a habilitarlas. Poco caso debieron hacer pues los Reyes, el 20 de junio del mismo año, insisten en lo anterior. «Comisión a nuestro contino Juan de Peñalosa, para que haga cumplir en la villa de Moguer, una cédula de Sus Altezas, que se inserta (La carta anterior), ordenando se entregue a Cristóbal Colón, donde y cuando las pidiese, las dichas carabelas armadas y equipadas. Reyes»⁶⁹.

Con la misma fecha del 20 de junio, los Reyes expiden un Poder al dicho Juan de Peñalosa, para que haga ejecutar lo anterior.⁷⁰

La tercera carabela, la «Santa Maria», fue aportada por el piloto y luego ¿cartógrafo? Juan de la Cosa. Embarrancada en Punta Santa en el primer viaje el día de Navidad, le fue reintegrado por los reyes el equivalente de su valor, el 28 de mayo de 1493, y a la usanza de la época, no en dinero sino en especies⁷¹.

En cuanto a las ayudas económicas o de otro tipo, las antes nombradas migajas, suministradas a Colón por la Corte en los siete años de espera, se concretaron a tres. Las otras atenciones recibidas lo fueron por la magnanimidad de algunos aristócratas, que son las consecuencias que extraemos de diferentes lecturas.

Según lo consultado, al llegar Colón al Convento de La Rábida, fue aposentado en el mismo. Enterado el Prior Fray Juan Pérez de sus proyectos, le dió algún dinero al tiempo de prestarle como medio de locomoción una burra, recomendándolo al entonces Receptor de Rentas Luis de Santángel y a otros personajes influyentes en la Corte⁷²

Conoció al Duque de Medinaceli, que lo tuvo como protegido, durante dos años⁷³. Luego, se dedicó a la venta de libros, para ir malviviendo⁷⁴. Al año siguiente conoció a Alonso de Quintanilla, en cuya casa, al parecer, vivió algún tiempo⁷⁵. En esta época, la Corte, enterada de su impaciencia y con el fin de retenerlo, lo obsequian, por merced de 5 de mayo de 1487, con tres mil maravedises. El 16 de junio de 1488, le dieron otro tanto⁷⁶. Dos meses después, el 15 de agosto, su compañera Beatriz Enríquez le dió el segundo hijo, su futuro supuesto biógrafo Fernando⁷⁷.

El 12 de mayo de 1489, recibe una carta-petición del rey a los posaderos, para que éstos le den aposento, a él y a su gente, gratis. Aunque eso sí, tenían que pagarse su comida⁷⁸. Después, quizá en compensación a tanta «magnanimidad», se vio supeditado a intervenir como soldado en el sitio del Real de Baza⁷⁹.

Luego, una vez más, quedó sumido en el olvido, por lo que decidió ir a ofrecer sus servicios al rey de Francia. La eficaz intervención del Prior Juan Pérez, y la creencia de la inminente caída de Granada, posibilitó el que la Corte dispusiese se le enviasen cincuenta y tres ducados para que «repusiese su guardarropa» y se presentase decentemente en ella⁸⁰.

Capítulo III

DEL ROMANCE COLÓN-BOBADILLA

Indicábamos anteriormente nuestras dudas sobre la veracidad de las relaciones amorosas entre Cristóbal Colón y Beatriz de Bobadilla. Un profundo estudio de su trayectoria, enérgicas decisiones y violentas reacciones, nos afirman en ello. Es por lo que deducimos de que su entendimiento con Colón le fue impuesto por la reina Isabel, al tiempo que fijaba en su isla de La Gomera el punto de partida de la empresa, comprometiéndola a que lo avituallase y auxiliase en todo lo necesario. A cambio, la libró de algunos compromisos onerosos con la hacienda real, concediéndole alguna prebenda más, como luego veremos.

Doña Beatriz de Bobadilla nació en Medina del Campo, de donde eran oriundos sus padres, Juan Fernández de Bobadilla y Leonor de Ossorio y Ayala. Hubo, al parecer, tres hermanos más de dicho matrimonio; Cristóbal, Leonor y Francisco Antonio⁷⁹.

Su padre, Juan Fernández, entró al servicio de Enrique IV, ocupando el cargo de Cazador Mayor o Montero de este monarca. Ya en 1477 ejerció con los Reyes Católicos las dignidades de Alcaide-Corregidor de Madrid y la de Regidor de su dicha villa natal⁸⁰.

Por tal motivo, Beatriz entró desde muy joven a formar parte del personal de la corte en calidad de Dama de la Reina Isabel, quien en principio le profesó especial predilección. Empezó a ser popularmente conocida con el sobrenombre de «La Cazadora», por el cargo que su padre anteriormente había ejercido⁸¹. El ambiente regio y el trato con destacados e influyentes personajes modelaron su luego singular carácter, conformando paulatinamente su línea de actuación

personal en la intriga, vicios, estudiados o hipócritas modales, y todo ese bagaje necesario para desenvolverse en la vida cortesana de entonces⁸².

Compartimos, pero en sentido negativo en lo que a la reina se refiere, el criterio de uno de los biógrafos de Beatriz: «Debió, sin embargo, haber copiado más el valioso modelo que Dios le puso a su lado: a la reina Isabel»⁸³. Porque si bien, en lo que a conducta moral regia se refiere, no hemos hallado nada que objetar; en lo de intrigante, frialdad de sentimientos, política calculada etc., creemos que la reina fue para Beatriz, no sólo modelo a imitar, sino buena maestra.

En cuanto a la fama de casquivana que a la Bobadilla colombina le achacaron, debemos decir en honor a la verdad, que no fue por «méritos» propios. Se debían en parte, a una homónima y parienta suya casada con el converso Andrés de Cabrera, Camarera Mayor de la Reina, cuyo desenfado y «desvelos» con los nobles de la corte, habían sido recompensados hacia 1480, con el título de Marquesa de Moya⁸⁴.

La Historia las confundió muchas veces, adjudicándole a la «Cazadora» muchos de los contubernios de la «de Moya»⁸⁵.

A Beatriz de Bobadilla nos la describen como mujer más bien alta que baja, con un toque de distinción y dignidad pareja a su esbeltez, de una rara hermosura, al quedar resaltada ésta por lo moreno de su piel y el negro de sus ojos, con una innata atracción emanada no sólo de su físico, sino de su exquisito trato y refinados modales⁸⁶.

Tantos encantos en corte tan frívola no pasaron inadvertidos, y menos para el rey Fernando, cuyos devaneos y amoríos eran de sobra conocidos, incluso por la reina⁸⁷.

En 1481 llega a la corte Fernán Peraza, heredero del Señorío de Las Canarias, acusado de la muerte de Juan Rejón. Se mueven todos los resortes, tanto familiares como políticos, en su favor. Pese a la oposición del rey, que consideraba debía ser castigado por su delito, la reina decide que muy bien las penas aplicables podían ser beneficiosas para la conquista de Gran Canaria. Por ello, su criterio se impone, y con su estrategia logra un doble objetivo: El conseguir ayuda extra y gratuita en la campaña canaria, y «retirar» de su entorno a la bella «Cazadora», alentando o coadyuvando al casamiento de ésta con Peraza⁸⁸.

Este recibió, como castigo, el cooperar al mando de un contingente de gomeros, en las tareas bélicas que efectuaba Alonso Fernández de

Lugo en Agaete. Abreu Galindo, entre otros, se refiere a este episodio reseñando que:

«...La católica reina D.^a Isabel, por asegurarse de sospechas que tenía y celos, mando a Hernán Peraza casarse con D.^a Beatriz de Bobadilla, sobrina de la Marquesa de Moya, dama suya, hermosa en todo extremo, a quien el rey mostraba alguna afición. Efectuose el casamiento, ocasión honesta para sacarla de la corte, y Hernán Peraza fue dado por libre, y muy contento se vino con su hermosa y avisada esposa a Lanzarote, donde fue recibido de sus padres con mucho regocijo y de allí partió para la Gomera, y haciendo llamar a los gomeros por cumplir el mandato de sus altezas, escogió 80 gomeros y su padre Diego de Herrera, le mando de Lanzarote y Fuerteventura algunos hidalgos de a caballo...».

Finaliza indicando que con estas fuerzas, unos ciento cincuenta hombres y doce caballos, «...pasó a Canarias y surgió de noche en Agaete donde estaba el alcaide Alonso Fernández de Lugo, dándole aviso desembarcó, víspera de Ntra. Sra. de Candelaria, 1 de febrero de 1482»⁸⁹.

Acabada la contienda Gran Canaria, Peraza regresa a La Gomera haciéndose cargo del Señorío de dicha isla y de la del Hierro, que, bajo el título de Mayorazgo, le habían instituido sus padres. Esta creación contaba con la autorización de los Reyes Católicos desde 1476, pero por distintos motivos no le habían hecho la cesión del mismo hasta aquel momento⁹⁰.

La idiosincrasia gomera, continuamente ultrajada por la opresión de Peraza, fundamentó la idea de un levantamiento en contra de la misma. Efectivamente, en 1484, los cantones de la isla se sublevaron, pero no contaron con la rápida intervención de Pedro de Vera, que avisado con anterioridad, la sofocó de inmediato. El campo de la isla quedó lleno de cadáveres gomeros, y doscientos prisioneros pasaron a engrosar el contingente de esclavos destinado al «mercado» europeo⁹¹.

El odio existente hacia Peraza se incrementó más, si cabe, después de tal represión. Ello motivó el que varios principales de la isla, desesperados por la situación, se conjurasen para acabar con él por cualquier medio. La ocasión se les presentó el 20 de noviembre de

1488, cuando Peraza, al igual que otras veces, se acercó a los lares de la bella Iballa.

Allí le tendieron una celada y su cuerpo, vestido con el traje de mujer con el que intentó camuflarse, quedó ensartado en un asta cuyo regatón le había traspasado el pecho⁹².

La noticia de su muerte se extendió rápidamente por toda la isla. Los isleños, exentos de temor, se agruparon, y se dispusieron a aseñar la torre en la que Beatriz de Bobadilla, con sus hijos y varios leales se habían refugiado, no sin antes enviar solicitud de auxilio a Pedro de Vera⁹³.

No tardó Vera en presentarse en la isla con cuatrocientos hombres armados y parte de su caballería. La represión que llevó a cabo es uno de los capítulos más negros y sangrientos de la historia canaria. Los cronistas se hicieron eco de ella, en unos términos que reflejan lo terrorífico que ello debió ser. Los gomeros, culpables o no, fueron condenados «...a las más crueles muertes que escogió la crueldad...». También se añade que «...además de haber sido muchos los ahorcados en un llano sobre la Villa, que hasta ahora se nombra el Llano de la Horca, fueron unos hechos cruentos; arrastrados, empalados, y otros ligados de pies y manos y arrojados al mar»⁹⁴.

A estas infamias se unió también el hecho del gran número de gomeros, sus mujeres e hijos que, allí capturados o prendidos como represalia en Gran Canaria, fueron vendidos por los reinos peninsulares⁹⁵.

Las protestas a los Reyes, encauzadas principalmente por el Prelado Fray Miguel López de la Serna, no se hicieron esperar. Por todo ello, Pedro de Vera fue residenciado y remitido a la corte por su sustituto Francisco Alvarez de Maldonado⁹⁶, y dada la orden de libertar a todos los gomeros, con devolución del dinero que por ellos habían pagado sus compradores⁹⁷.

A la Bobadilla, al igual que a Vera, se la condena a depositar medio millón de maravedises, para responder del reintegro de dicho dinero, so pena del embargo de todos sus bienes⁹⁸.

D.^a Beatriz, en la seguridad de la lejanía, en principio hizo caso omiso de la disposición real, pero ante nuevos requerimientos y el tener que defender sus derechos en las propiedades que detentaba, la obligaron a trasladarse a la Corte⁹⁹.

De su peregrinar tras dicha corte nos da un minucioso y exacto itinerario el Dr. Rumeu de Armas¹⁰⁰, por lo que huelga el abundar en ello. Para nuestros propósitos baste el decir, que a mediados de 1492, la Bobadilla había quedado libre de todo agobio, y esto sólo fue posible, como veremos, por la fría y calculadora estrategia de Isabel la Católica.

Cuando a Colón, en febrero de 1492, por no entenderse con el Arzobispo de Granada Hernando de Talavera, se le había cerrado todo acceso a la Corte¹⁰¹, llegaban a ésta las demandas de Beatriz de Bobadilla solicitando solución a sus problemas. La reina vio de nuevo la ocasión de sacar partido de la situación. Prescindiendo de Hernando de Talavera, encargó a su secretario Juan de Coloma llamar de nuevo a Colón que se había trasladado a Córdoba, al parecer con la idea de irse definitivamente a Francia¹⁰².

Ya reunidos en la corte se hizo el gran concierto, que creemos, como adelantábamos en su momento, más verbal que efectivo. Beatriz de Bobadilla quedó comprometida a ayudar y avituallar en su isla la empresa de Colón. Ello era la única posibilidad de que esta se llevase a cabo sin comprometer a la corona. Lo ilegal de la travesía, por el tratado con Portugal, imposibilitaba que tal operación se realizase desde Gran Canaria, como isla realenga ya anexionada a Castilla¹⁰³. A cambio, a D.^a Beatriz le fueron confirmados todos sus derechos¹⁰⁴, y sobreseída su obligación de pagar los 500.000 maravedises por la venta de los esclavos gomeros y exonerada por los desmanes con ellos cometidos¹⁰⁵.

De estos deducimos que en principio, no hubo tales amores entre los dos aventureros, y sí un obligado compromiso por disposición regia, que una vez más conseguía los objetivos propuestos: Tener, sin comprometerse, las riendas de la empresa; solucionar el problema Colón, en cuyo favor habían abogado varios influyentes cortesanos¹⁰⁶; alejar de nuevo de la corte a la Bobadilla, y no arriesgar un solo maravedí hasta que se despejara la incertidumbre de lo propuesto.

Así quedó fijado el puerto desde el que Colón habría de iniciar su periplo en pos de nuevas tierras: San Sebastián de La Gomera.

Capítulo IV

COLÓN Y CANARIAS

No nos referimos a la obra de Cioranescu de igual título¹⁰⁷, ya que diversos condicionantes de la misma, obligan a prescindir de ella en estudios de esta índole que pretendan ser objetivos¹⁰⁸.

Es propósito en el presente apartado el comentar, tanto las actividades que la primera flota colombina hubo de realizar en Gran Canaria y La Gomera, como el ambiente en ellas encontrado, coadyuvantes o no a la resolución de los múltiples problemas inherentes a una aventura de tal envergadura¹⁰⁹. Luego, el destacar lo aislado que quedó Colón en este su primer periplo, que por extraña o providencial suerte, pudo finalizar con el éxito de todos conocido¹¹⁰.

El secreto de una expedición de tanta dimensión no podía mantenerse, empezando a desvelarse en parte con las solicitudes de medios económicos para llevarla a cabo¹¹¹. Contribuyó aún más a su difusión los intentos, tanto de aparejar las naves, como el del rol de sus tripulaciones. Ambas tareas tuvieron serios inconvenientes, ya que hubo en lo primero claros indicios de sabotaje¹¹²; y en lo segundo, que recurrir al igual que en otras empresas de la época, a los homicianos y otros reos que alcanzaban el perdón real por su participación en ellas¹¹³, por lo que incidieron en ésta, gentes que no tenían ni la más remota idea del arte de navegar¹¹⁴. Con esta premisa suponemos, que la publicidad quedó garantizada y el dicho secreto ya lo fue a voces.

Dispuesto todo, no tan bien como Colón habría deseado, las tres carabelas partieron del Puerto de Palos hacia las Canarias el viernes tres de agosto de 1492, con una dotación de noventa hombres reparti-

dos en las tres naves¹¹⁵, influyendo en la distribución el criterio de los hermanos Pinzón, que comandaban las naos nombradas «Pinta» y «Niña», reservándose el luego Almirante la bautizada «Santa María» propiedad del ya mencionado Juan de la Cosa¹¹⁶.

De dicha tripulación se conocen, gracias al magnífico trabajo de Alicia B. Gould publicado en 1984¹¹⁷, ochenta y siete de los noventa hombres que al parecer la componían.

Fruto inesperado de nuestras investigaciones para la elaboración del presente trabajo es, el haber encontrado de manera fortuita, datos reveladores de la personalidad de los que faltan, y que supone al mismo tiempo, una evidencia más de lo ilegal de la aventura por Colón protagonizada.

Referente a la nave de éste, nos dice la investigadora nombrada, que la integraban cuarenta hombres de los que documentó a treinta y nueve. Igualmente en las otras dos carabelas, faltábale uno en cada una que identificar.

Estos personajes incógnitos, que hubieron de hurtarse a la gloria de figurar en las páginas de la historia fueron; el clérigo Pedro de Arenas natural de Villatobas en Toledo, cura de a bordo y confesor de Colón, y los padres mercedarios Fray Juan de los Infantes y Fray Juan de Solórzano¹¹⁸.

Su condición de sacerdotes no les permitió el constar en la expedición como tales, al estar supeditada ésta y los que en ella participaban, a la pena de excomuniación mayor decretada por el Papa Sixto IV, por la mencionada Bula «Aeternis Regis». Con ellos, creemos quedan al completo las tripulaciones estudiadas.

Junto a este contingente humano tan heterogéneo, la animaversión también se había instalado a bordo, alentada principalmente por la codicia, luego demostrada, de Martín Alonso Pinzón, cuyas actuaciones a lo largo del periplo se habían aproximado al motín, no denunciado por Colón ante la impotencia en que se vio sumido¹¹⁹.

Llegados a Gran Canaria en la que se dejó a la «Pinta» para ser reparada, continuó Colón hacia la Gomera para disponer el avituallamiento, desde donde volvió a nuestra isla para interesarse por las transformaciones que a la indicada nave se le hacían¹²⁰.

Mientras, Beatriz de Bobadilla, que había embarcado en el Puerto de Santa María en el navío de Anthón de Graieda, había arribado a Gran Canaria donde es de suponer que procurase, gestionase o complementase todo lo necesario para facilitar la partida que Colón habría de realizar desde su feudo de la Gomera¹²¹.

La estancia de Bobadilla y Colón en las dos islas en un mismo periodo de tiempo, nueve de agosto a seis de septiembre, aún en el caso hipotético de que no coincidiesen ambos en Gran Canaria, la dedicarían, no solo a ultimar preparativos, sino también para enterarse de todo lo novedoso o concerniente al tráfico y comercio en aquellos días imperantes en la región¹²². El mismo Cioranescu, pese a su «empeño» digno de mejor causa, de demostrar que Colón no estuvo en Gran Canaria antes de esta primera expedición a las Indias y minimizar estancias posteriores, afirma en su indicada obra, páginas 77 y 78, que el Navegante residió en ella desde el 25 de agosto hasta el dos de septiembre de 1492.

En buena lógica hay que pensar que ambos, Beatriz y Colón, dado el auge comercial grancanario, no existente en aquellos años en ningún otro lugar de los reinos castellano-aragonés, habrían de surtirse en Gran Canaria de toda una serie de complementos, coadyuvantes de lo ya embarcado o adquirido.

El jueves, seis de dicho mes, se inició la aventura desde la Gomera, cuyas incidencias, tanto de este primer viaje como en los siguientes nos son conocidas por el Diario, Cartas y Testamento, que el propio Colón, su hijo Fernando y Fray Bartolomé de Las Casas nos legaran, algunas de las cuales entresacadas del nombrado Diario, hemos ya adelantado a lo largo del presente trabajo¹²³.

De este primer periplo sólo nos interesa para nuestro propósito lo que pudo llevar Colón. De distintas fuentes, pero todas del origen común indicado, podríamos elaborar una extensa relación. En la obra de Houben se recoge¹²⁴, que fueron portados en las tres naves, barriles de agua, baratijas para cambios, municiones para lombardas y espingardas, carne salada, pescado seco, trigo, galletas, tocino, grasa, aceite, sal, pimienta, vino de España etc. y como no, azúcar, miel y golosinas, que eran la principal producción de Gran Canaria¹²⁵.

De todo ello nos ha llamado la atención, como si de antemano se supiera que tipo de gentes se iban a encontrar, la gran cantidad de baratijas para cambios embarcadas, consistentes en anillos de hojalata,

perlas de vidrio, campanillas, etc. Sobre esto manifiesta Colón, el haber comprado por indicación de los reyes¹²⁶, espejos, cascabeles, agujas, bonetes colorados y otras cosas de poco valor para intercambiarlos por oro¹²⁷.

Al tiempo de su periplo, el Navegante hizo acopio de todo aquello que consideraba interesante someter a la curiosidad de la corte, independientemente del oro e indios aborígenes, como prueba de su descubrimiento. De ello enumera; algodón, arbustos, variadas hierbas, redes de fibra de palma, cestas de mimbre, calabazas utilizadas como recipientes, papagayos y azagayos de vistosos plumajes, etc.

Igualmente importa, entre otros, el conocimiento de fabricación de pan de ñames, elaboración de esteras y escobas de palma, y enriqueciendo de paso el castellano con vocablos como hamaca, cacique, tiburón, bohío, y canoa.

El regreso de Colón puede considerarse casi novelesco. Al cansancio moral motivado por los inconvenientes habidos en las muchas singladuras de isla en isla realizadas, se unió el agotamiento físico causado, tanto por la carencia cada vez más acusada de lo necesario para subsistir¹²⁸, como por la furia de los elementos.

De la magnitud de esto último se enteró en su arribada a Restelos en Portugal, «...donde supo de la gente de mar, que jamás hizo invierno de tantas tormentas y que se habían perdido veinticinco naos en Flandes y otras estaban allí, que habían cuatro meses que no habían podido salir...»¹²⁹.

El 12 de mayo y desde Llandra, Colón envió a los Reyes Católicos su luego famosa carta, dándoles cuenta del descubrimiento¹³⁰.

Aunque Carlos Sanz nos indica que sólo se conocían tres destinatarios de tan preciada epístola¹³¹, Martínez-Hidalgo dice ser cinco los que la recibieron; los Reyes Católicos, el Duque de Medinaceli, Luis de Santángel, Gabriel Sánchez, y el Concejo de Córdoba¹³², siendo los tres primeros, los reseñados por Sanz. De ella, asevera el investigador Demetrio Ramos Pérez, que fue una estrategia política de Fernando el Católico, imputándole su falsificación¹³³.

La sorprendente arribada de Colón al Puerto de Palos se propagó a los cuatro vientos, llevando al ánimo de todos el reconocimiento de la importancia de tal gesta; y lo que de inyección vital tenía para la economía nacional y exhaustas arcas reales. La euforia, desatada a medida

de que se iban conociendo distintos pormenores del viaje, alentó generosidades como la de los propios reyes, que premiaron de manera espléndida al correo que les llevó a la corte tan fausta noticia¹³⁴.

El cortejo de un Colón, admirado, venerado, cargado de honores y con los indígenas, animales, plantas y objetos por él traídos, desfiló entre la aclamación popular hacia Barcelona¹³⁵. Finalizadas las lógicas solemnidades, cuyas incidencias se apartan de la intencionalidad de este trabajo, se planteó lo urgente de preparar con todos los medios necesarios, un segundo viaje.

Capítulo V

APORTACIÓN CANARIA AL POBLAMIENTO AMERICANO

Una vez conocida la gesta de Colón fue necesario legalizarla y como primera medida, había que conjugar el periplo con la conquista de las Canarias realengas que se encontraba, en lo que a Tenerife y La Palma se refiere, en su fase inicial¹³⁶. Por ello se volvió a fomentar las leyendas sobre islas y navegaciones fantásticas y avistamientos de las míticas Antilia y San Borondón. De esta última se llegaría incluso a fijar en el Atlántico, una longitud y latitud determinada¹³⁷.

Si bien en la Carta de Colón se denomina a lo descubierto Las Indias¹³⁸, en el argot oficial quedó ello bautizado con el de «Islas Canarias por ganar», como fórmula que permitió a los Reyes cimentar sus derechos al nuevo mundo¹³⁹. Otras denominaciones también acuñadas fueron las de «Islas Canarias Indianas»¹⁴⁰ e «Indias de Antilla»¹⁴¹, que conservaron hasta que las «Bulas Alejandrinas», a las que luego nos referiremos, hicieron del todo innecesario el mantener estas circunstanciales nominaciones.

Mientras los portugueses, que ya estaban molestos por las injerencias de las naves andaluzas en sus bancos de pesca e intromisiones en el tráfico atlántico de su competencia, recelaban de toda actividad marítima que los españoles desarrollaban en dicho océano. La reacción de Juan II de Portugal no se hizo esperar y aduciendo lo estipulado en el Tratado de Alcaçovas, reclamó para sí las tierras descubiertas por Colón¹⁴²

Los Reyes Católicos buscaron de inmediato el apoyo del Papa Alejandro VI. Éste, que les estaba agradecido por diversas causas y que

además pretendía de estos ayuda para crear en Italia un principado para sus descendientes, se prestó a la componenda. Por ello, fue expidiendo una serie de Bulas, acordes con las peticiones de la Corte, que legalizaban el Descubrimiento. Además, estableció una línea imaginaria de norte a sur, a cien millas al oeste de las islas Azores y Cabo Verde, a partir de la cual todo lo descubierto y por descubrir, quedaba anexionado a la corona de Castilla¹⁴³.

Juan II se vio obligado a aceptar las disposiciones papales, pero hábil, solicitó y obtuvo de los soberanos españoles, que dicha línea se desplazase 370 leguas más al oeste. Los Reyes, en la creencia de que en aquel mar inmenso esto no les perjudicaba, lo rubricaron en el Tratado de Tordesillas, que se firmó el 7 de junio de 1494. Con ello habían puesto en manos de los portugueses, casi la ruta de las Indias, el sur del Atlántico, y el acceso, luego posesión del Brasil por los lusitanos¹⁴⁴.

Colón por su parte conseguía, un flamante Título de Almirante de la Mar Océana¹⁴⁵, de Virrey y Gobernador de las Islas y Tierra Firme¹⁴⁶, y luego el Libro de los Privilegios Blasonado con su Escudo de Armas¹⁴⁷. La efectividad de esto sólo tendría consistencia en el papel, ya que veintiún años más tarde, su hijo y heredero Diego Colón, seguía reclamando a la corte con escaso éxito, honores y dineros¹⁴⁸.

El 25 de septiembre de 1493, una flota de diecisiete naos, partió de Cádiz al mando de Cristóbal Colón que inició así su segundo viaje. Un total de mil quinientas personas la integraban, de las que ochocientas eran soldados y setecientas, gente de distintos oficios entre las que se encontraban veinte labradores¹⁴⁹.

Al alba del primero de octubre de dicho año arribaron a Gran Canaria, «...tomando allí un importante cargamento que convirtió a dos de los transportes en verdaderas Arcas de Noé; en las bodegas se amontonaron, vacas, terneras, ovejas, cabras y ocho cerdos, antecesores de los cerdos salvajes que luego abundaron en las Antillas Españolas...»¹⁵⁰.

En este día, dicen varios historiadores, fue cuando Colón oró en la ermita de San Antonio Abad en el Real de Las Palmas y recibido con todos los honores por el Cabildo de la Isla y representantes de distintos gremios¹⁵¹. Igualmente y en otro orden, «...es fama que en este viaje llevó de la Gran-Canaria, las cañas de azúcar, que se plantaron luego en la Española...»¹⁵².

En buena lógica no tenemos por que dudar de la certeza de todo ello, ya que el gobernador grancanario era al fin y al cabo el único

representante de la corona de Castilla en este extremo del mundo y Colón nuevo y flamante almirante de la misma, al que todos desearían conocer y rendir honores. Referente a la caña de azúcar, nada más indicado, que al menos por los veinte labradores que nos dicen que iban integrados en la expedición, se llevaran unas cepas para plantarlas en lo recién descubierto, dada la gran riqueza que para Gran Canaria su cultivo estaba suponiendo¹⁵³.

A partir de estas fechas podemos considerar establecidas unas relaciones canarioamericanas, potenciadas por las sucesivas expediciones que a las Indias empezaron a realizarse. Por que en contra de lo que se había estipulado con Colón, la corte había autorizado a todos sus marinos para que navegasen libremente en busca de nuevos países, quedando así una vía expedita al fraude, contrabando y abusos que no tardaron en realizarse¹⁵⁴.

Amparados en tal disposición, surcaron los mares entre otros, Yañez Pinzón, Alonso de Hojeda, Pedro Alonso Niño, Cristóbal Guerra, Américo Vespucio, Juan de la Cosa, etc., con la condición expresa de dar a la corona los dos tercios de lo que encontrasen, y además, el diez por ciento del beneficio total que obtuviesen¹⁵⁵.

Aunque en 1497 se anuló el real decreto de libertad de navegar hacia América, restituyéndole los derechos a Colón, el mal ya estaba hecho y las rutas de todo un Nuevo Mundo, cuatro años antes consideradas secreto de estado, conocidas por todos¹⁵⁶.

En estos viajes, tanto los oficiales, protagonizados por Bartolomé Colón, Juan de Aguado, Antonio de Torres, etc., como los clandestinos, difíciles de cuantificar por su propia naturaleza, en la ida se intentaba embarcar todo lo necesario para la subsistencia, en aquellas regiones. Además de los beneficios que la venta de lo llevado reportaba, la vuelta quedaba altamente remunerada por la cantidad de indígenas esclavizados que se traían, para ser luego vendidos en los mercados atlánticos, africanos y europeos¹⁵⁷.

El 13 de febrero de 1502 salió de Cádiz Nicolás de Ovando, que había sido nombrado Gobernador y Justicia Suprema de las islas y tierras de Indias el 3 de septiembre del año anterior, con una importante flota. Integrada por treinta naves y dos mil quinientos pasajeros entre soldados marinos y colonos¹⁵⁸, arribó a las Canarias surtiéndose en ellas de lo necesario, incrementándose a partir de, entonces, la aportación canaria a la colonización de América¹⁵⁸.

En 1503 se vuelve a autorizar la libre navegación hacia el nuevo mundo y se agregan a los anteriores, marinos como Diego de Lepe, Vélez de Mendoza, Rodríguez de Bastidas, etc.¹⁵⁹.

El despoblamiento fue tan acusado, que el mismo Colón, que había iniciado el tráfico de esclavos aunque con limitaciones¹⁶⁰, dio la voz de alarma a la promulgación de una nueva ley sobre dicha materia. Esta autorizaba a los terratenientes a llevarse a las plantaciones del interior los indios que necesitasen al tiempo que se obligaban a mantenerlos y cristianizarlos. Entre «evangelizaciones» no asimiladas y capturas de indígenas en «acciones bélicas», la población aborigen descendió enormemente¹⁶¹.

Aunque tarde, los hechos dieron la razón al Almirante, y paradójicamente, el negocio de la esclavitud llegaría a realizarse a la inversa; del viejo, al nuevo mundo. Por otro lado, las especiales circunstancias que se estaban dando en las islas atlánticas en estas fechas, no sólo lo propiciaron, sino que coadyuvaron al contrabando, emigración clandestina y a una inicial repoblación¹⁶².

Pero esta era a todas luces insuficiente, ya que la inmensidad de las tierras que paulatinamente se fueron reconociendo y la administración de las mismas, obligaban a que la producción de subsistencias en ellas se incrementase. Y ello no era posible si no se contaba con elemento humano cualificado, constantemente solicitado por una corte que veía, alarmada, que tal carencia en aquellos confines iban en detrimento de los ingresos previstos para las arcas de la real corona¹⁶³. Los contingentes de «oro en barras» procedentes de las Indias se habían agotado, y con el pecado les fue la penitencia¹⁶⁴.

Las singularidades antes mencionadas, independientemente de las referencias dadas para la nota n.º 162, se vieron también impulsadas por las últimas disposiciones que en materia de esclavos se habían dictado en las islas Madera y Porto Santo. Aludíamos a ello en el capítulo primero al ocuparnos de los especialistas y personal en Gran Canaria contratados, tanto para atender las plantaciones e ingenios como para ejercer oficios artesanales.

Desde 1420 en que se iniciaron los plantíos de caña en las indicadas islas portuguesas, la mano de obra empezó a estar constituida fundamentalmente por indígenas de las Canarias, que en innumerables correrías fueron capturando los lusitanos, tanto para trabajos propios

de los ingenios, como para atender los cultivos ordinarios y labores de pastoreo¹⁶⁵.

Pero esta población obrera se fue multiplicando en gran medida, hasta llegar a hacerse temible si se producía una rebelión. Aunque el auge azucarero grancanario absorbió una cantidad considerable de operarios y maestros de dichas islas, ello no había sido suficiente para paliar dicha amenaza, lo que motivó que por los regidores portugueses se dictase orden de expulsión de dichos territorios a todo canario mayor de diez años. En 1491 dicho mandato se refuerza, con las lógicas excepciones y que sintetizado decía así:

«En dichas islas (Madera y Porto Santo), no habrá canarios de la Gran Canaria ni de la Isla de La Palma, ni de Tenerife, ni de la Gomera, ni horros ni cautivos, entendiéndose los hombres y muchachos a partir de la edad de diez años...». «Entre estos canarios no estarán comprendidos los que al presente fueran maestros de azúcar y esté empleado en dicho oficio...»¹⁶⁶.

De aquí nuestra creencia de que gran mayoría de portugueses que pasaron a Gran Canaria, eran antiguos esclavos aborígenes canarios, con apellidos de sus padrinos lusitanos¹⁶⁷. Para reforzar más este concepto, baste el indicar el que alguno de ellos conservó su apellido de toponímico canario, como «Juan de Gáldar, portugués», documentado así a finales del siglo XV¹⁶⁸.

En el primer lustro del XVI, la caña de azúcar canaria empezó a extenderse por La Española. Distintas fuentes coinciden en afirmar que en dichos años ya se cultivaba en la indicada isla. Unos, atribuyen a Pedro Atienza su introducción y cultivo «...en la isla de Santo Domingo, donde se produjo tan gruesa como el puño, con veinte o treinta renuevos en cada tallo...»¹⁶⁹, y que de 1505 a 1506, se fabricó la primera azúcar por dicho Atienza en sociedad con Ballester¹⁷⁰. Otros, como Fernández de Oviedo, nos dejaron escrito:

«...que el Bachiller Gonçalo de Velosa, a su propia costa de grandes y exçesivos gastos. según lo que él tenía, e con mucho trabajo de su persona, truxo los maestros de açúcar a esta isla, La Española, é hizo un trapiche de caballos é fue el primero que hizo haçer en esta isla açúcar... El qual, como tuvo cantidad de caña, hizo un trapiche de caballos en la

ribera del río de Nigua, é truxo a los oficiales para ello desde las islas de Canaria, é molió é hizo açucar primero que otro alguno»¹⁷¹.

Estos oficiales y personal afín, fueron nuestros aborígenes y sus descendientes, hechos cautivos en todas las Islas Canarias, que liberados de Madeira y Porto Santo se trasladaron en gran número, con sus conocimientos y oficios al Nuevo Mundo. Con ellos llevaron los prototipos de ingenios, trapiches y otros componentes de los prístinos complejos agrícola-industriales que allí se instalaron.

De una u otra manera, lo que sí ha quedado claro es, tanto la procedencia de la caña de azúcar, como la de los operarios que hicieron posible la creación de un gran emporio, que sustentaría por muchos años la economía de muchas de las regiones por Cristóbal Colón descubiertas.

Igualmente, a ellos y a sus sucesores debemos toda una serie de entrañables topónimos y advocaciones canarias, que se han perpetuado a lo largo y ancho de las Américas¹⁷².

De estos primeros años, infinidad de documentos nos ilustran sobre el inicio de un comercio peninsular-canario-americano. con la intervención de un gran porcentaje de medios y capital extranjero, cuyas bases radicaban en Sevilla y en las Canarias¹⁷³

Luego, el volumen que todo ello fue adquiriendo hubo de ser reglamentado y una serie de disposiciones reales a lo largo del primer cuarto del siglo XVI, situó a las Canarias en lugar preeminente, tanto en lo que a mano de obra y pobladores se refería, como a maquinaria y mercancías de todo género. Es de lo más significativo, las órdenes dadas por el rey Católico en 1511, a la Casa de Contratación de Sevilla, de que «...todos los navíos que fueran a La Española e tocasen en las islas de Canaria, tomen e se provean en ellas, de ganado, e quesos, e azúcares, e conservas, e todas las cosas otras que sean menester en la dicha Isla Española...». Igualmente se dictaron varias cédulas encaminadas a facilitar y estimular el poblamiento¹⁷⁴.

Después, y en el transcurso de los años, la diversidad de etnias allí concurrentes, conformarían la peculiar idiosincrasia de todos y cada uno de los pueblos que hoy integran el concepto hispano americano.

Epílogo

Muchas veces un Epílogo, es mas recapitulación de errores e ingratitudes, que final positivo o feliz de los hechos narrados. En éste, lo positivo, glorioso si se quiere, es sólo la realidad del Descubrimiento. El resto, algo que desangela la añoranza de aquellos años de estudiante, en que a reyes y paladines nos los mostraban siempre adornados de las mejores virtudes.

Pero el hurgar en esa Historia, dormida en vitrinas, estantes o anaqueles, no siempre nos deparan agradables sorpresas. La rigurosidad histórica se impone y a la luz de los centenarios documentos, muchos de nuestros héroes pierden su áurea aunque no siempre sus méritos. De ello nos viene a la mente la lección que de tema análogo pronunciara uno de nuestros maestros:

«Es inadmisibile, desde el punto de vista estrictamente científico, que se prolonguen en el siglo actual polémicas fenecidas hace cuatrocientos años y se estruje el magín del seudohistoriador en encontrar argumentos dialécticos, aunque se disfracen de comentarios de las doctrinas en presencia. Es la exposición objetiva de éstas y no la inclinación del expositor lo que interesa conocer. La Historia ha de ser impersonal, si se aspira a parangonarse con otras ciencias. Cuanto más se injerte el criterio del historiador, más se aleja del campo científico, aunque gane quizás quilates en otros aspectos, como el patriótico, que es cosa aparte e incluso meritoria. En nuestra patria el mal es viejo. Alfonso el Sabio pintaba a España como un Edén...»¹⁷⁵.

De ahí el desarraigo de apologías y romanticismos impuesto en el presente trabajo como en su momento advertimos, fundamentando

nuestra objetividad en textos y documentos. Y de ellos, para finalizar, entresacamos las notas demostrativas del también triste epílogo, de los tres personajes artifices de la enunciada Gesta.

Desaparecida la mentada euforia que ésta causara, corte y Reyes se olvidaron de nuestros protagonistas, que sumidos en el desamparo, fueron víctimas de sus propios errores.

Beatriz de Bobadilla, confiada en su papel preponderante en la hazaña colombina, se olvidó de sus tribulaciones anteriores, quedando inmersa, por su boda con Alonso de Lugo¹⁷⁶, en el devenir de la política de éste. Por otro lado, los Señoríos de La Gomera y El Hierro demandaban también su atención. Pero la Corte ya no la necesitaba. Los procesos contra ella se reabrieron y en todos los requerimientos, una dolorosa frase los rubricaba: «...no obstante la carta de sobreseimiento que dada por el Rey, D.^a Beatriz posee¹⁷⁷». Es decir, que los reyes le habían retirado su respaldo y tenía que responder de todo lo que se le imputaba.

A las requisitorias de devolución del dinero que había obtenido por la venta de esclavos gomeros¹⁷⁸ se unían, la de acusación de asesinato¹⁷⁹; las demandas de su suegra D.^a Inés Peraza reclamando la tutoría de sus nietos, y las propiedades que de ellos D.^a Beatriz detenía¹⁸⁰. Entre recursos y dilaciones fue transcurriendo el tiempo, hasta que desde la corte vino un enviado especial con instrucciones concretas de llevarla ante ella¹⁸¹.

Por el mes de octubre de 1504, dicen que fue recibida por los Reyes con la mayor afectividad, en Medina del Campo donde residían. En los primeros días de noviembre de dicho año, Beatriz de Bobadilla fue encontrada muerta en su dormitorio. Ante tan repentino desenlace, no faltó quien indicara, que su muerte fue la última jugada de la reina en el gran tablero del ajedrez real¹⁸².

Pero el destino casi hasta las une en ello. El veintiseis del mismo mes Isabel la Católica también fallece, murmurándose, igualmente sin ninguna evidencia, que fue el rey el autor del Jaque Mate en ambas jugadas. Si alguna duda nos quedaba de lo singular del carácter de la Reina, en el aspecto en este trabajo tratado, su testamento no nos puede ser más explícito:

«...Por cuanto las Islas y Tierra Firme del Mar Océano e Islas de Canaria, fueron descubiertas e conquistadas a costa de estos mis reynos

e con los naturales de ellos, e por esto es razón que el trato e provecho de ellas se haya e trate e negocie de estos mis reynos de Castilla y León, e en ellos e a ellos venga todo lo que de ellas se trajese; por ende ordeno e mando que así se cumpla, así en las descubiertas, como en las que se descubrirán de aquí en adelante en otra parte alguna...».

Más adelante ratifica

«...Y las Islas de Tierra Firme del Mar Océano, descubiertas e por descubrir, ganadas e por ganar, han de quedar incorporadas a estos mis reynos de Castilla y León, según que en la Bula Apostólica a nos sobre ello concedida se contiene e estipula...»¹⁸³.

Es decir, margina totalmente a Fernando y a su reino de Aragón, de las empresas atlánticas emprendidas, según en su momento adelantamos¹⁸⁴. Como bien dice Ricardo del Arco, remordimientos de conciencia le harían añadir posteriormente una cláusula en la que hace merced a su esposo de la mitad de las rentas de Indias mientras viviese, con la condición expresa de que a su muerte volviesen a ser detentadas por la Corona de Castilla¹⁸⁵.

Mientras, Cristóbal Colón sigue siendo el eterno olvidado. Después de su primer viaje y la hazaña consiguiente, empiezan las desconsideraciones. Una cosa era predicar y otra dar trigo. Las autorizaciones en 1495, a la libre navegación hacia América en detrimento de lo con Colón capitulado, fue el inicio de una política clara de apartarlo de la gran tarea por él iniciada, o mejor, de los beneficios de la misma.

Después de la tragedia que había sufrido, al ser traído preso a España, y la concesión de un cuarto viaje en condiciones precarias, la estrella de Colón derivó hacia el ocaso. En continuo mendigar, su última esperanza estuvo puesta en el buen recuerdo que guardaba de la reina.

Al fallecer ésta, Colón hubo de darse perfecta cuenta de que su misión en los mares había concluído. Su testamento confirma muchos de los conceptos aquí recogidos, aunque dos son de una total contundencia: El dejar en evidencia la casi nula participación de los Reyes en el Descubrimiento¹⁸⁶, y de que las promesas de estos en beneficiarlo con los porcentajes de las rentas de lo descubierto, según las Capitulaciones, en la fecha de dicho testamento aún no se habían

cumplido¹⁸⁷. El 21 de mayo de 1506. Cristóbal Colón muere en Valladolid como el más desconocido de los marineros y su entierro pasó inadvertido¹⁸⁸.

Todos le habían olvidado porque ya no le necesitaban. Una injusticia histórica hace posible el que su gran sueño sea bautizado, con el nombre de uno que posteriormente, sin que él lo supiese, aprovechó su ruta: Américo Vespucio¹⁸⁹. Luego, ironías del destino, la región que Vespucio descubrió en la costa septentrional de América del Sur siguiendo las huellas de Colón, llamada en un principio Nueva Granada, lleva hoy el nombre de Colombia¹⁹⁰.

Y así, en menos de dos años, desaparecieron los tres principales protagonistas del hecho que revolucionó totalmente los esquemas del viejo mundo. Habrían de transcurrir tres siglos para que se empezase a comprender la verdadera proyección de la gesta por Colón realizada.

Luego, intereses políticos enarbolaron textos y documentos, creando una leyenda negra en desprestigio de España¹⁹¹ sin percatarse de que precisamente los que más se significaron en revolver lodo, habían intentado por todos los medios extender sus tentáculos por todo el orbe, con similares y aún peores prácticas. De ello sólo podemos decir, que fue norma tal comportamiento en aquellos siglos, aunque lógicamente desde nuestro prisma lo reprobamos y condenamos.

Por otro lado, los intentos de minimizar o eclipsar la gloria del Almirante, dio origen a una bibliografía demostrativa de que otros se le habían adelantado¹⁹². Efectivamente, la investigación moderna así lo acepta¹⁹³. Pero el hito oficial lo marcó Colón, abriendo las rutas por las que luego ilusiones, sueños y apetencias invadieron el nuevo mundo llamado América. Después de que él «puso el huevo en pie», todos pudieron ya hacerlo.

Y finalizamos este trabajo al igual que lo iniciamos. Si queremos ser totalmente objetivos, la gesta del Descubrimiento es el hecho que debemos conmemorar, resaltando la gloria que a Cristóbal Colón como protagonista le corresponde, y a las Islas Canarias, sin excepción, por su contribución a ello en todos los órdenes.

NOTAS

¹ López de Gomara. Francisco. «Historia General de las Indias» Biblioteca de Autores Españoles. Edic. Enrique de Vedia. Madrid. 1852.

² VI Reunión de la Conferencia Iberoamericana de Comisiones Venezuela 1988. Edic. Comisión V Centenario. Madrid, 1988.

³ *Ibid.*, pág. 4.

⁴ *Ibid.*, pág. 9.

⁵ Diario de Las Palmas. Lunes, 30 de julio de 1990. Pág. 9.

⁶ Rumeu de Armas. Antonio. «Piraterías y ataques navales contra las Islas Canarias». Edic. Instituto Jerónimo Zurita del C.S.I.C. Madrid, 1948. Tomo I, pág. 285. Millares Torres. Agustín. «Historia General de las Islas Canarias». Las Palmas, 1893. Tomo 4.º. Libro 8.º, pág. 154.

⁷ La bibliografía sobre ello es abundantísima, entre la que destaca la de los catedráticos Dr. Rumeu de Armas y Dr. Morales Padrón.

⁸ Centro de Iniciativa y Turismo, en «Canarias 7». Las Palmas, 7 de noviembre de 1990. Elean, «...la más enérgica protesta y el sentimiento de repulsa por el incalificable hecho de haber excluído a la isla de Gran Canaria del itinerario de las réplicas de las tres carabelas de Colón, en su reciente "paseo" a las Islas Canarias...»

⁹ Santana Sánchez. Florencio. Carta a S. M. el Rey D. Juan Carlos I. Las Palmas. 27 de enero de 1992.

«Majestad:

Acabo de leer en el periódico La Provincia, una información de la reunión del Patronato del V Centenario celebrada en el Palacio de La Zarzuela, presidida por Su Majestad, a la que asistieron todos los miembros del Alto Patronato, en la que se habló de las mejores condiciones en que se desea se desarrollen todos y cada uno de los actos a celebrar en este trascendental 1992.

Usted, Majestad, se refirió, entre otras cosas: "Al esfuerzo colosal que nos toca hacer en estos primeros meses del año para que todo lo proyectado esté a punto, para subsanar errores y para mejorar lo mejorable".

Me duele en el alma y conmigo a todos los canarios, que en esa reunión no se mencionara, ni por equivocación, a las islas de este Archipiélago (Gran Canaria y La Gomera), islas colombinas innegables, que yo, Majestad, me permitiría decir, empleando un símil de carácter bélico, que "sirvieron de cabeza de puente" para que el Navegante continuara su viaje y arribara felizmente a la otra orilla para el histórico encuentro.

Esta modesta mía e innúmeras plumas bien cortadas, hemos hecho saber al Sr. Luis Yáñez, el atropello, la indelicadeza, el atentado a nuestra dignidad; en definitiva a nuestro honor y a nuestro orgullo, de haber prestado un importante servicio a tan relevante hecho que celebramos en este 1992, y que ha sido deliberadamente ignorado.

Las cifras astronómicas (de vértigo) para estas celebraciones, sólo han sido para Madrid, Barcelona y Sevilla; para Gran Canaria, ni un recuerdo, ni

un lamento. Tengo entendido que a La Gomera le dieron a probar la "tarta" Me ofrezco, Majestad, atto. y s.s.»

¹⁰ Junquera, Paulina. «Relojería palatina». Madrid, 1956. Págs. 7 a 13. El manuscrito original de la citada obra de Juanelo se perdió. Se conserva una copia de la época de Felipe IV, a la que le falta el libro V dedicado a la relojería, en la Biblioteca Nacional, Sección de Manuscritos, Legajos 136-140.

¹¹ Torriani, Leonardo. «Descripción e historia de las Islas Canarias». Antes afortunadas con el parecer de sus fortificaciones. Goya Ediciones. S. C, de Tenerife, 1959. Introducción, págs. XIV y XV.

¹² Aznar Vallejo, Eduardo. «La integración de las Islas Canarias en la Corona de Castilla (1478-1520). Edic. del Secretariado de Publicaciones de la Universidad de La Laguna. Madrid, 1983. Capítulo IV, pág. 396.

¹³ Burckhardt, Titus. «Alquimia». Barcelona, 1971. Pág. 207.

¹⁴ Sadoul, Jacques. «El tesoro de los alquimistas». Barcelona 1970. Libro 2.º, cap. 3.º, págs. 100 y 101

¹⁵ Sadoul, Jacques. «El gran arte de la Alquimia». Barcelona. 1975, cap. XIV. Simbolismo Hermético. Pág. 203.

¹⁶ Jesús Vélez. Pablo P, en «El libro del ron canario». Barcelona, 1987. Págs. 2 a 4.

¹⁷ Agustín del Castillo, Pedro. «Descripción histórica y geográfica de las Islas Canarias». Edic. de «El Gabinete Literario» de Las Palmas. Madrid, 1948-1960. Libro III Capítulo I, pág. 697. Quintana Miranda, Pedro M. «Historia de Arucas». Edic. «Casa de la Cultura del Excmo. Ayuntamiento de Arucas». Las Palmas. 1979. Capítulo XVI, pág. 90.

¹⁸ Benítez Padilla, Simón. «Gran Canaria y sus obras hidráulicas». Edic. Excmo. Cabildo Insular de Gran Canaria. Las Palmas, 1959, cap. 10, pág. 130.

¹⁹ Jesús Vélez, Pablo P. «Arucas; hombres y hechos». Las Palmas, 1984, cap. XVIII, págs. 322-323.

²⁰ Fabrellas, María Luisa. «La producción de azúcar en Tenerife». Revista de Historia n.º 100. La Laguna, 1952. Pág. 455.

²¹ Ello consta en muchas crónicas e historias clásicas sobre Canarias y corroborado por la investigación moderna.

²² Abreu Galindo, Fray Juan de. «Historia de la conquista de las siete islas de Canarias». Goya Ediciones. Santa Cruz de Tenerife, 1955. Libro 2.º. Cap. XXVI, pág. 239.

²³ Chil y Naranjo, Gregorio. «Estudios históricos, climatológicos y patológicos de las Islas Canarias». Tomo III. Las Palmas-Madrid-París, 1899. Págs. 47, y siguientes. (Testamento otorgado en Telde ante Hernán Gutiérrez el 14 de enero de 1539 y Codicilos del 27 de marzo y 21 de abril del mismo año). Millares Torres, Agustín. «Historia General de las Islas Canarias». Las Palmas, 1894. Tomo 5.º, Libro X, cap. XV, Pág. 166.

²⁴ Chil y Naranjo, Gregorio. Obra citada. Codicilio del 27 de marzo de 1539, página 516.

²⁵ Camacho y Pérez Galdós, Guillermo. «El cultivo de la caña de azúcar y la industria azucarera en Gran Canaria». (1510-1535). Anuario de Estudios Atlánticos, n.º 7. Madrid-Las Palmas, 1961 Págs. 23 a 41

²⁶ San Clemente, Escribano Cristóbal de. Archivo Histórico Provincial de Las Palmas. Protocolo 733. Contrato de arrendamiento de ingenio entre Gonzalo de Segura y Cosme de Spínola el 14 de marzo de 1517. Folios 71r, a 72v.

²⁷ Archivo General de Simancas. Registro General del Sello. Folio 15. Carta Real firmada en Sevilla el 2 de febrero de 1502, por la que se libera al portugués Lorenço Fernández de las penas impuestas a los extranjeros que posean propiedades en Gran Canaria de un valor superior a doscientos mil maravedís, al tiempo de confirmarle las que ha adquirido en la isla en sus quince años de estancia en la misma. «d..e qui fuistes uno de

los primeros que començaron a fazer azúcar en ella, e después acá vos aveis comprado en dicha isla algunas tierras de azúcar e otros bienes e heredamientos e cierta parte de un ingenio...»

San Clemente, Escribano Cristóbal de. Archivo Histórico Provincial de Las Palmas. Protocolo 734. Folio 188.

Concierto de aprendizaje de fecha 22 de junio de 1519 entre Juan Lorenzo, maestro de azúcar y Juan de Coimbra, ambos portugueses, por el que el primero se obliga enseñar su oficio al segundo en tres zafras consecutivas de seis meses cada una, y colocarlo con dicho oficio en un ingenio de la isla. A cambio, el aprendiz se compromete a ser su ayudante en lo propio en dicho tiempo, corriendo su manutención a cargo del ingenio.

²⁸ Aznar Vallejo, Eduardo. Ob. cit. cap. IV, pág. 399.

²⁹ Rumeu de Armas, Antonio. Ob. cit. Tomo I, págs. 319 a 323. Aporta importantísimos datos para el conocimiento de este personaje. Benítez Padilla, Simón. Ob. cit., cap. 10, págs. 128 y 129.

³⁰ De la Rosa Oliveira, Leopoldo; Serra Rafols, Elías. «El adelantado Alonso de Lugo y su residencia por Lope de Sosa». Fontes Rerum Canariarum III. La Laguna, 1949. Progreso material de la colonia. Pág. XXXV.

³¹ Archivo General de Simancas. Registro General del Sello. (En adelante, A.G.S.-R.G.S.). Catálogo 13, Volumen. III. Documento 1085. Folio 86. Provisión dada por la reina en Medina del Campo el 22 de diciembre de 1480, a petición de Fernando de Cabrera, en la que se inserta una relación de soldados y profesiones estantes en aquellas fechas en Gran Canaria.

³² De la Rosa Oliveira, Leopoldo. «Vigencia del Fuero en Gran Canaria». El Museo Canario XXXI-XXXII: 1970-1971 Valencia, 1973. Págs. 113 a 132.

³³ Cullen del Castillo, Pedro. «Libro Rojo de Gran Canaria» o Gran Libro de Provisiones y Reales Cédulas. Edic del Excmo. Ayuntamiento de Las Palmas. Año 1947.

³⁴ Morales Padrón, Francisco. «Ordenanzas del Concejo de Gran Canaria» (1531). Edic. Excmo. Cabildo Insular de Gran Canaria. Sevilla, 1974.

³⁵ Archivo General de Simancas. Sección VI. Cámara de Castilla. Memorial 5. Canarias.

³⁶ Se consideraban generalmente extranjeros a los que no fuesen súbditos de la corona de Castilla o no tuvieran carta de naturaleza o vecindad.

³⁷ Pérez Rodríguez, Manuel J. «Los extranjeros en Canarias». La Laguna-Madrid. 1990, cap. II, págs. 53 a 151

³⁸ De la Rosa Oliveira, Leopoldo. «Estudios históricos sobre las Canarias Orientales». Excma. Mancomunidad de Cabildos de Las Palmas. Plan Cultural. Valencia, 1978, cap. X. Pág. 185. Pérez Rodríguez, Manuel J. Ob. cit. cap. II, págs. 70 a 74.

³⁹ Aznar Vallejo, Eduardo. «Documentos canarios en el Registro del Sello». La Laguna-Tenerife. 1981 Pág. 130. Doc, n.º 632, expedido en Toro el 14 de enero de 1505.

⁴⁰ *Ibid.* Pág. 198. Doc, n.º 986, expedido en Valladolid el 19 de junio de 1513.

⁴¹ Del Arco, Ricardo. «Fernando el Católico». Edit. Heraldo de Aragón. Zaragoza, 1939, cap. X, págs. 154 y 155. Sariego del Castillo, J. L. «De Sevilla a Veracruz. Historia de la Marina Española en la América Septentrional y Pacífico. Sevilla, 1975. Pág. 5.

⁴² Un excelente estudio sobre ello nos lo ofrece, Rumeu de Armas, Antonio. «Cristóbal Colón y Beatriz de Bobadilla en las antevísperas del Descubrimiento». El Museo Canario. Las Palmas de Gran Canaria, 1960. Separata de la Revista de dicho Museo, n.º 75-76. Año 1960.

⁴³ Se citan como las más clásicas y fuentes de las que han bebido casi todos los historiadores, las relacionadas en: Masiá, Angeles. «Historiadores de Indias». Edit. Bruquera, S. A. Barcelona, 1971 Estudio Preliminar. Págs. 66 a 71

⁴⁴ Houben, H. H. «Cristóbal Colón». De la leyenda al Descubrimiento. Traducción del Alemán por Juan de Bandojo. Edic. de Iberia-Joaquín Gil-Editor. Barcelona, 1942, cap. 1, pág. 6.

⁴⁵ *Ibid.*, cap. II, pág. 18. López de Gomara, Francisco. Ob. cit, 1.ª Parte. Tomo XXII. Quién era Cristóbal Colón. Houben difiere en algunos aspectos biográficos de lo expresado por López de Gomara.

⁴⁶ Houben, H. H. Ob. cit, cap. II, Pág.-19.

⁴⁷ Parry, J. H. «Época de los descubrimientos geográficos». Edic. Guadarrama. Madrid, 1964, cap. I, págs. 59 a 61; cap. VIII, págs. 187 a 197 y cap. IX, págs. 207 a 209. Un profundo estudio sobre la historia y problemática de esta zona, principalmente en lo concerniente a España y África, es el realizado por: Rumeu de Armas, Antonio. «España en el África Atlántica». 2 Tomos. Consejo Superior de Investigaciones Científicas. Madrid, 1956 y 1957.

⁴⁸ Houben, H. H. Ob. cit, cap. V. Pág. 39. Lloyd, Alan. «España a través de los siglos». Edit. Plaza & Janes, S. A. Barcelona, 1972, cap. III, pág. 76.

⁴⁹ Séneca, Lucio Anneo (El Joven, l-65). TRAGEDIAS. Clásicos E. D. A. F. Madrid. 1965. «Medea», Acto Segundo, Escena III, Pág. 905.

⁵⁰ Toscanelli, Paolo del Pozzo. Científico italiano (Florenia. 1397-1482). Vio la posibilidad de una ruta más corta por el Atlántico hacia occidente. Envió al cardenal Fernao Martins (25 de junio de 1474) una carta expresándole tal idea, al tiempo que contestaba a Colón dándole referencias de la misma. Calculó la distancia entre Canarias y Japón en unas tres mil millas náuticas. Al parecer, la verdadera distancia ortodométrica está fijada en diez mil seiscientos.

⁵¹ Houben, H. H. Ob. cit, cap. V, pág. 42 y 43. Lloyd, Alan. Ob. cit, cap. III, págs. 75 y 79.

⁵² Cano, Thomé. «Arte de fabricar, fortificar y aparejar naos. Año 1611». Edic. Enrique Marco Dorta. La Laguna, 1964. Diálogo Primero, pág. 49. Alguna versión refiere que el piloto se llamaba Alonso Sánchez de Huelva.

⁵³ Ballesteros Barreto, Antonio. «Cristóbal Colón y el descubrimiento de América». Barcelona, 1945. Tomo I, pág. 373.

⁵⁴ Lloyd, Alan. Ob. cit, cap. III, págs. 74 y 75.

⁵⁵ Se refiere a la buena acogida que le fue dispensada por el Tesorero Real Luis de Santángel, el Obispo Hernando de Talavera, confesor de la reina, por el Duque de Medinaceli Luis de la Cerda y otros aristócratas más.

⁵⁶ Fue la realizada en Salamanca por un grupo de eruditos, que aunque rechazaron el proyecto, le dieron promesa real de ser tomado en cuenta cuando finalizase la guerra de Granada. Houben, H. H. Ob. cit, cap. IX, págs 71-72, y cap. X, págs. 73 a 86.

⁵⁷ Del Arco, Ricardo. Ob. cit, cap. X, pág. 146.

⁵⁸ Lloyd, Alan. Ob. cit, cap. III, pág. 78.

⁵⁹ A.G.S.-R.G.S. Cat. XIII. Vol. IX. Doc. 1212., de fecha 17 de abril de 1492. (Registro incorrecto ya que corresponde a 1497, según consta a pie de página en dicho Catálogo).—

⁶⁰ Consta en diversas fuentes que conoció, aparte de los reseñados en el texto, la «Geografía» y el «Almagesto» de Ptolomeo; «De Sphaera Mundi» de Sacrobosco y las obras de Plinio, Pomponio Mela y Strabon.

⁶¹ Parry, J. H. Ob. cit, cap. VIII, pág. 192 y cap. IX, págs. 209, 213 y 214.

⁶² Bula «Aeternis Regis» de 21 de junio de 1481, expedida por Sixto IV, solicitada por Alfonso de Portugal para reforzar el referido Tratado de Alcaçovas.

⁶³ A.G.S.-R.G.S. Cat. XIII. Vol. VI. Doc. 1506 fechado en Burgos en 29 de mayo de 1489.

«Folio 85. Carta misiva al Rey de Francia para que haga justicia contra un Michelote, sobrino del CORSARIO COLON, y devuelva a Pedro de Aday, vecino de Lequeitio, las mercancías y bienes que perdiera en el puerto de Barfena al serle echada a pique, por aquel, su nave. Condestable y Consejo».

Creemos debe referirse a un pirata, supuestamente al servicio de Francia, de nombre Coulon o Colón que en 1477 surcaba los mares, y que algunos quieren identificar con el luego Descubridor. Referencias en: «Tumbo de los Reyes Católicos» del Concejo de Sevilla. Doc. 1134, fechado en Ocaña en 16 de enero de 1477, Folios 131 v, y 132, en el que disponen los reyes se entreguen a su criado Pedro de Ortega, las provisiones prometidas por el Concejo el año anterior, para la armada que se proyectó contra el pirata francés «Colón».

⁶⁴ Lloyd, Alan. Ob. cit, cap. III, pág. 80. «Al Príncipe Serentísimo... (en blanco). Nuestro muy querido amigo, os enviamos saludos y deseos de prosperidad y éxitos. Por los informes de ciertos súbditos nuestros y de otros que ha llegado a nosotros procedentes de vuestros reinos y países, hemos sabido con alegría de los buenos deseos que experimentáis hacia nosotros y hacia nuestro reino, y la impaciencia que sentís por ser informados de nuestra prosperidad. Por esta razón hemos decidido enviaros a nuestro noble capitán Cristóbal Colón, portador de estas nuevas, para que os enteréis, entre otras cosas, de que le hemos encargado que os hable de nuestra buena salud y felicidad. Os pedimos que nos concedáis el extremo placer de poner tanta fe en sus palabras como si fueran las nuestras. Personalmente, declaramos que estamos inclinados a hacer todo lo que os pueda agradar. Desde nuestra ciudad de Granada, a 30 de abril del Año del Señor de 1492. Fernando e Isabel».

⁶⁵ Del Arco, Ricardo. Ob. cit, cap. X, pág. 149.

⁶⁶ A.G.S.-R.G.S. *Ibíd.* Nota (59).

⁶⁷ Del Arco, Ricardo. *Ibíd.*, págs. 152-153.

⁶⁸ A.G.S.-R.G.S. *Ibíd.* Doc. 1306, fechado en Granada en 30 de abril de 1492. Folio 19.

⁶⁹ A.G.S.-R.G.S. *Ibíd.* Doc. 2. 325, fechado en Guadalupe en 20 de junio 1492. Folio 1.

⁷⁰ A.G.S.-R.G.S. *Ibíd.* Doc. 2. 326, fechado en La Puebla de Guadalupe en 20 de junio de 1492? Folio 25.

⁷¹ A.G.S.-R.G.S. Cat. XIII. Vol. X. Doc. 1405, fechado en Barcelona en 28 de mayo de 1493. Folio 4. «Facultad a Juan de la Cosa, vecino de Santa Maria del Puerto, para sacar de Andalucía, excepto de Sevilla y su tierra, 200 cahices de trigo y llevarlos a Guipúzcoa y Vizcaya; merced que se le hace en remuneración de la Nao perdida en el viaje que hizo por mar acompañando a Cristóbal Colón, en que fueron descubiertas las tierras de las Indias. Reyes».

⁷² Houben, H. H. Ob. cit, cap. IX, pág. 69.

⁷³ *Ibíd.*, pág. 70.

⁷⁴ *Ibíd.*

⁷⁵ *Ibíd.*, pág. 71

⁷⁶ *Ibíd.*, nota págs. 72 y 73.

⁷⁷ *Ibíd.* cap. XI, pág. 87.

⁷⁸ «Tumbo de los Reyes Católicos» del Concejo de Sevilla. Doc. III-288. Fechado en Córdoba en 12 de mayo de 1489. Folios, 246 a 246v. «El Rey e la Reyna. A los Concejos, justicias, caualleros, escuderos, ofiçiales e omes buenos de todas las çibdades e villas e logares de los nuestros Reynos e señoríos. Christoual Colomo ha de venir a esta nuestra corte e ha otras partes e logares de estos dichos nuestros Reynos ha entender en algunas cosas conplideras a nuestro seruicio, por ende, nos vos mandamos que cuando por esas dichas çibdades e villas e logares o por alguna dellas se acaesçiere, le aposentades e dedes buenas posadas en que pose él e los suyos sin dineros, que non sean mesones, e los

mantenimien tos a los precios que entre vosotros valicren, por sus dineros, e non rebo-
luades con él ni con los que lleuare consigo ni con algunos de ellos roydos. Fecho en la
çibdad de Cordoua, a doze de mayo de ochenta e nueve...

⁷⁹ García Carraffa, Alberto y Arturo. «Enciclopedia Heráldica Genealógica». Madrid,
1954. Tomo XVII, pág. 145.

⁸⁰ A.G.S.-R.G.S. Cat. XIII, Vol. I. Doc. 2. 025, fechado en Madrid en 11 de marzo de
1477. Folio 170. «Revocación de la merced que se hizo al monasterio de Santa María de
la Victoria, de las casas de Diego de Saldaña, por ser en perjuicio de Juan de Bobadilla,
Regidor de la Villa de Medina del Campo y Alcaide y Corregidor de la Villa de Madrid».

⁸¹ Trujillo Cabrera, José. «Episodios gomeros del siglo XV». Taco. Tenerife. 1969,
cap. VIII, pág. 154.

⁸² Santiago Rodríguez, Miguel. Notas a: Agustín del Castillo, Pedro. Ob. cit. Libro II,
cap. XIV, págs. 371 y 372.

⁸³ Trujillo Cabrera, Jose. Ob. cit. Pág. 153.

⁸⁴ A.G.S.-R.G.S. Cat. XIII. Vol. III. Doc. 3, fechado en Toledo en 5 de julio de 1480.
Folio 16.

«Merced al mayordomo Andrés de Cabrera y a su mujer D.^a Beatriz de
Bobadilla, del Titulo de Marqueses de Moya y mil doscientos vasallos».

⁸⁵ Son múltiples las evidencias de tal confusión, principalmente con estas dos. Hubo
hasta cuatro Beatriz de Bobadilla contemporáneas.

⁸⁶ Trujillo Cabrera, José. Ob. cit, págs. 153-154.

⁸⁷ Torriani, Leonardo. Ob. cit, cap. XL, pág. 137.

⁸⁸ Millares Carlo, Agustín. «Matritense». (Crónica anónima de la Conquista, cap.
XIX. El Museo Canario n.º 5, págs. 76-77. Las Palmas-Madrid, 1935. Rumeu de Armas,
Antonio. «Cristóbal Colón y Beatriz»... cit. Notas pág. 258. Recibió como dote 500.000
maravedices y la Hacienda de Mairenila emplazada en el aljarafe sevillano.

⁸⁹ Abreu Galindo, Fray Juan de. Ob. cit. Libro 2.º. cap. XXI. XXI. Págs. 220-221

⁹⁰ A.G.S.-R.G.S. Cat. XIII. Vol. IX. Doc. 1511 fechado en Santa Fe en 8 de mayo de
1492. Folio 5. En él se contenía la carta de mayorazgo que se había firmado en Sevilla el
15 de febrero de 1488.

⁹¹ Sobre estas y otras sublevaciones e intervenciones de Vera, ver en la obra de
Pedro Agustín del Castillo citada L. 2.º. cap. XXII, págs. 457 y 458, las notas de Miguel
Santiago.

⁹² *Ibíd.* Págs. 458 a 461

⁹³ Seguramente Pedro de Vera acudió de inmediato a socorrer a los asediados, antes
de que llegara la disposición real de que los auxiliase. A.G.S.-R.G.S. Cat. XIII. Vol VI.
Docs. 761 y 766, fechados en Medina del Campo en 4 de marzo de 1489. Folios 76 y 300
respectivamente.

⁹⁴ Agustín del Castillo, Pedro. Ob. cit, págs. 463 y 464.

⁹⁵ Independientemente de Pedro de Vera, al menos un representante y dos criados
(Juan Alonso de Cota, Pedro Coronado y Sebastián de Campos) de Beatriz de Bobadilla,
se dedicaron a la venta masiva de Gomeros en la Península. Ver:

A.G.S.-R.G.S. Cat. XIII. Vol VIII. Docs. 284 y 706 el primero sin lugar y día y el
segundo expedido en Sevilla, de fechas enero y 8 de marzo de 1491 Folios 268 y 463 res-
pectivamente.

Ibíd. Vol. VII. Doc. 2. 898, fechado en Córdoba en agosto de 1440. Folio 50.

Ibíd. Vol. VIII. Doc. 1289, fechado en Sevilla en 9 de abril de 1491 Folio 137. En el
que se refiere a colectivos vendidos a mercaderes de esclavos.

⁹⁶ *Ibíd.* Doc. 1118, fechado en Sevilla en 30 de marzo de 1491 Folio 64

⁹⁷ *Ibid.* Vol. VII. Doc. 3. 628, fechado en Córdoba en 4 de noviembre de 1490. Folio 74. *Ibid.* Vol. VIII. Doc. 112, fechado en Sevilla en 20 de enero de 1491 Folio 211

⁹⁸ *Ibid.* Doc. 474, fechado en Sevilla en 19 de febrero de 1491 Folio 38.

La primera notificación del depósito de 500.000 maravedises le fue entregada en esta fecha al factor de la Bobadilla en la Villa de Palos, Juan Alonso Cota, Alfonso Coto, o Francisco Cota, nombrado así en distintos documentos. Dicho Juan Cota fue requerido por la justicia en marzo de 1492, por haber matado a Pedro Vázquez, a su padrino Martín Alonso y maltratado a varios vecinos de Moguer, refugiándose en la Gomera. *Ibid.* Doc. 1589, fechado en Granada en 21 de mayo de 1491 Folio 110.

⁹⁹ *Ibid.* Doc. 1464, fechado en Sevilla en 30 de abril de 1491 Folio 89. *Ibid.*, Doc. 3. 208, fechado en Córdoba en 29 de noviembre de 1491 Folio 235.

¹⁰⁰ Nos referimos a su obra varias veces citada «Cristóbal Colón y Beatriz de Bobadilla...».

¹⁰¹ Houben. H. H. Ob, cit, cap. XII, págs. 91 a 93.

¹⁰² *Ibid.* Pág. 93.

¹⁰³ Como se indicó en su momento, Gran Canaria estaba en pleno auge económico.

¹⁰⁴ A.G.S.-R.G.S. Cat. XIII. Vol. IX. Doc. 1511, fechado en Santa Fe en 8 de mayo de 1492. Folio 5.

¹⁰⁵ *Ibid.* Doc. 2. 237, fechado en Córdoba en 6 de junio de 1492. Folio 152.

¹⁰⁶ Del Arco, Ricardo. Ob. cit, cap. X. Págs. 146 a 150. Además del Prior y Portero de La Rábida, consta la gran ayuda prestada por el camarero del rey Juan Cabrero, Luis de Santángel, Piñelo. Gabriel Sánchez y Juan de Coloma, entre otros.

¹⁰⁷ Cioranescu, Alejandro. «Colón y Canarias». La Laguna-Tenerife, 1959.

¹⁰⁸ El acérrimo insularismo de su autor compromete la ingente labor de investigación que realizara. Su manipulación documental en la citada obra ha dado lugar, entre otras interpretaciones, al «singular» acuerdo de la corporación tinerfeña de que Colón no estuvo en Gran Canaria, publicado en La Provincia el 17 de abril de 1982. Nos identificamos con la réplica que en el mismo periódico, en su edición del siguiente día 18, hiciera D. Luis García de Vegueta, Cronista Oficial de Las Palmas, reconociendo la habilidad de Cioranescu «...para alambicar y recomponer la documentación histórica» que manejó.

¹⁰⁹ Hacemos notar que en estas fechas, el tráfico entre las islas atlánticas, costa de Africa, Portugal y sur de la Península era intensísima. El continuo trasiego de azúcares, mieles, mercaderías, esclavos etc., hacía que Gran Canaria se considerase como centro neurálgico muy importante.

¹¹⁰ Ello está recogido en «El Libro de la Primera Navegación y Descubrimiento de las Indias» de Fray Bartolomé de Las Casas cuyo manuscrito está en la Biblioteca Nacional de Madrid.

Ver la edición: Colón. Cristóbal. «Diario del Descubrimiento». Dos Tomos. Estudio y Notas de Manuel Alvar. Edic. del Excmo. Cabildo Insular de Gran Canaria. Las Palmas, 1976. Colón, Cristóbal. «Viajes y Testamento». Edición no venal. Madrid, 1986. Las citaremos en adelante como «Diario...»

¹¹¹ El capital fue facilitado por Luis de Santángel, Francisco Piñelo, Gabriel Sánchez, Juanoto Berardi, y los hermanos Esteban y Alonso Spinola. Eran los tres primeros Tesoreros Reales y de Hermandad de los reinos de Castilla, León y Aragón que adelantaban a los reyes grandes sumas, para cobrarlas posteriormente con embargos e impuestos a sus súbditos. Berardi, florentino traficante de esclavos, y los otros, mercaderes genoveses. De los tres últimos se supone que fueron los que ayudaron directamente a Colón. A.G.S.-R.G.S. Cat. XIII. Vol. VIII. Doc. 1.244 fechado en Sevilla en 7 de abril de 1491. Folio 45. *Ibid.* Doc. 1.721 fechado en Sevilla en 9 de junio del mismo año. Folio 73.

¹¹² Independientemente de los retrasos por inoperancia de los obreros, los arreglos en ellas realizados fueron deficientes llegándose casi al sabotaje, por lo que se desprende de las anotaciones de Colón en su nombrado Diario, correspondientes a los días, lunes 6, martes 7, miércoles 8 de agosto del año 1492, y lunes 14 de enero de 1493.

¹¹³ Entre otros, que condenados a muerte o a graves penas recibieron el perdón real por embarcar con Colón se relacionan a Juan de Moguer, Pedro Izquierdo, Bartolomé de Torres y Alfonso Clavijo. A.G.S.-R.G.S Cat. XIII. Vol. X. Docs. 1.310 y 1.311 fechados en Barcelona en 20 de mayo de 1493 y registrados en los folios 48 y 49 respectivamente. *Ibid.* Docs. 1.398 y 1.399 igualmente fechados en Barcelona en 26 del mismo mes y año y registrados en los folios 46 y 47 respectivamente. Houben, H. H. *Ob. cit.*, cap. XIII, pág. 103.

¹¹⁴ De ello se lamenta Colón en el susodicho «Diario...»: Domingo 9 de septiembre. «...Los marineros gobernaban mal...» sobre lo cual les riñó el Almirante muchas veces. Jueves 21 de febrero. «El Almirante dice que estaba con poco placer, por que no tenía sino tres marineros solos, que supiesen de la mar, porque los que más allí estaban no sabían de la mar nada».

¹¹⁵ Un documentado estudio es la reciente obra de: Martínez-Hidalgo, José María. «Las naves del Descubrimiento y sus hombres». Col. *Mapfre*. Madrid. 1992.

¹¹⁶ Si bien en la nota (71) identificábamos, siguiendo documentación y textos, a Juan de la Cosa con el luego famoso cartógrafo, la consulta de otras fuentes nos hacen dudar de que sean la misma persona. Algunas evidencias nos inclinan a pensar que el dueño de la nave fuera Juan de la Cota, factor de Beatriz de Bobadilla, huído en aquellas fechas a la Gomera por lo que se indicó en la nota (98) y que luego fue perdonado.

¹¹⁷ Gould, Alicia B. «Nueva lista documentada de los tripulantes de Colón en 1492». Real Academia de la Historia. Madrid 1984.

Una relación de dicha tripulación se inserta en: Martínez-Hidalgo, José María. *Ob. cit.*, cap. III, págs. 197 a 199, de quien la hemos tomado.

¹¹⁸ Bayle, S. J. Constantino. «El culto al Santísimo en Indias». S. Consejo Superior de Investigaciones Científicas. Madrid. 1951.

El padre Bayle, aunque refiere la existencia de estos personajes y su viaje a las Indias, cree sean fruto de la invención, al no ser mencionados en el Diario de Colón. El motivo de no figurar ya lo indicamos en el texto.

Ver también en: Houben, H. H. *Ob. cit.*, cap. XV, pág. 117.

¹¹⁹ «Diario...» citado: Miércoles 21 de noviembre. «Este día se apartó Martín Alonso Pinzón con la carabela "Pinta" sin obediencia y voluntad del Almirante, por codicia...» Continúa Las Casas que dijo Colón: «Otras muchas me tiene dicho y hecho...». Martes 25 de diciembre. La desobediencia de los marineros dio lugar a la pérdida de la nao Santa María. Jueves 3, martes 8, miércoles 9 y miércoles 23 de enero. Lo anotado por Colón en estos días es una implícita condena a las actuaciones de Martín Alonso Pinzón y refleja los graves inconvenientes que su codicia habían causado a la expedición.

¹²⁰ Jueves 9 de agosto. En las anotaciones correspondientes a esta fecha se sintetizan todas las actividades realizadas en las dos islas, hasta el jueves 6 de septiembre, de las que se deducen que Colón estuvo al menos dos veces en Gran Canaria.

¹²¹ Si bien se consideró hipotética la existencia de Anthon de Graieda, han quedado documentadas las actividades que con su barco realizara luego. Ver en: Madurell Marimón, José María. «Los seguros marítimos y el comercio con las Islas Madeiras y Canarias». en A.E.A. n.º 5. Madrid-Las Palmas, 1959. Págs. 485 a 567. Docs. 17, 35, 39, 40, 42 y 43.

¹²² Por su importancia en lo que se dice luego, abundamos en lo adelantado en la nota (109).

- ¹²³ Hay que tener en cuenta precisiones como las de: Rumeu de Armas, Antonio. «Cristóbal Colón, cronista de las expediciones atlánticas». A.E.A. n.º 17. Madrid-Las Palmas, 1971. Págs. 533 y siguientes.
- ¹²⁴ Houben, H.H. Ob. cit. pág. 178.
- ¹²⁵ Diario...: lunes 15 y martes 16 de octubre (1492).
- ¹²⁶ *Ibíd.*: miércoles 2 de enero (1493). «Dejoles, a los que se quedaban en el Fuerte Navidad, todas las mercaderías que los reyes mandaron comprar, que eran muchas, para que las trocasen y regastasen por oro...»
- ¹²⁷ *Ibíd.* jueves 11 de octubre (1492).
- ¹²⁸ *Ibíd.* jueves 14 de febrero (1493).
- ¹²⁹ *Ibíd.* domingo 3 de marzo.
- ¹³⁰ *Ibíd.* martes 12 de marzo.
- ¹³¹ Sanz, Carlos. «La carta de Colón anunciando el Descubrimiento del Nuevo Mundo». 15 de febrero-14 de marzo 1493. Madrid, 1961. Nota en la pág. 14.
- ¹³² Martínez-Hidalgo, José María. Ob. cit. cap. III. pág. 88.
- ¹³³ Ramos Pérez, Demetrio. «La carta de Colón sobre el Descubrimiento. Falsificación de Fernando el Católico». Serie de Cuadernos Colombinos. Valladolid 1980. Prevista publicarse en dicho año según referencia tomada de: Benito Ruaño, Eloy. «La leyenda de San Borondón». Octava Isla Canaria. Serie de Cuadernos Colombinos. Valladolid. 1978. Pág. 100 y solapa.
- ¹³⁴ A.G.S.-R.G.S Doc. 4.244 fechado en Madrid en 10 de diciembre de 1494. Folio 3. «Merced a Fernando de Collantes, correo, vecino de Sevilla en remuneración de que "por dos veces avés venido con la nueva de las caravelas de las Indias", de las casas en que habita en Sevilla y que pertenecian a un judío. ahora fuera del reino».
- ¹³⁵ Rumeu de Armas, Antonio. «Colón en Barcelona». Sevilla, 1944. Igualmente y para otros aspectos del presente trabajo, habrá que tener en cuenta la amplia bibliografía colombina de dicho Doctor.
- ¹³⁶ En 1493, como ya se ha indicado, Gran Canaria llevaba diez años de conquistada, encontrándose en pleno auge de producción azucarera. Quedaban por someter las islas de La Palma, y Tenerife, que lo fueron oficialmente el 3 de mayo de 1493, y el 25 de julio de 1496 respectivamente.
- ¹³⁷ Rumeu de Armas, Antonio. «Cristóbal Colón. Cronista...». Ob. cit. Págs. 541 y siguientes. Benito Ruaño. Eloy. Ob. cit. cap. II, pág. 30. Interesante estudio sobre fantasías y leyendas de esta parte del Atlántico y principalmente de lo que a la mítica Isla de San Borondón se refiere. Por este autor sabemos del completísimo dossier que sobre dicha isla estudió el Dr. Rumeu de Armas y que adelantó en «El Día» de Tenerife, en su edición del 12 de octubre de 1965, bajo el título de «El Emperador Carlos V y la Isla de San Borondón».
- ¹³⁸ Sanz, Carlos. Ob. cit. pág. 3. Principio de la 3.ª línea del facsímil del original.
- ¹³⁹ Pérez Embid. Florentino. «Los descubrimientos en el Atlántico y la rivalidad portuguesa hasta el Tratado de Tordesillas». Sevilla. 1948. Págs. 215.
- ¹⁴⁰ Giménez Fernández, Manuel. «América, Isla de Canarias por ganar». A.E.A. n.º 1. Madrid-Las Palmas, 1955. Págs. 309-336.
- ¹⁴¹ Morales Padrón, Francisco. «Canarias en el Archivo de Protocolos de Sevilla». A.E.A. n.º 7. Madrid-Las Palmas, 1961. Págs. 274-275. Doc. 57 de fecha 22 de noviembre de 1497. Testamento de Juan de Guarzanaro que quiere «yr sobre las Yndias de Antilla» nombrando sus herederos a Beatriz de Párraga, su tía, mujer de Lope de Salazar. vecinos de la Isla de Gran Canaria».
- ¹⁴² Parry, J. H. Ob. cit. cap. IX, pág. 213.

¹⁴³ *Ibíd.* pág. 214. Los documentos pontificios fueron: «Breve Inter Caetera» de Donación y «Bula Menor Eximiae Devotionis» de concesión de privilegios, ambas de fecha 3 de mayo de 1493; «Bula Menor Inter Caetera» de donación y partición, del 4 de dicho mes y año, y «Bula Menor Dudum Siquidem» del 26 de noviembre del mismo año, ampliando la donación. Chil y Naranjo, Gregorio. Ob. cit. Tomo III. 3.^a parte, cap. 1.^o, págs. 399 a 406. Inserta la primera Bula en latín y traducida al castellano en la que consta ser la fecha el 4 de mayo. Un magnífico estudio sobre ellas en: Giménez Fernández, Manuel. «Las Bulas Alejandrinas de 1943». Escuela de Estudios Hispano-Americanos. Sevilla, 1944.

¹⁴⁴ Parry, J. H. *Ibíd.* pág. 215.

¹⁴⁵ A.G.S.-R.G.S Vol. X. Doc. 1.312 fechado en Barcelona en 20 de mayo de 1493. Folio 62.

¹⁴⁶ *Ibíd.* Vol. IX. Doc. 1308 fechado en Granada el 30 de abril de 1492. Folio 20. Que no fue efectivo hasta el 28 de mayo de 1493 ya realizado el Descubrimiento, por lo que se indica en el texto y notas (66) y (67), títulos que se conocen por la posterior confirmación dada en Burgos el 23 de abril de 1497.

¹⁴⁷ Houben, H. H. Ob. cit, cap. XXVII, pág. 204. Concedido el 20 de mayo de 1493. En los cuatro cuarteles se integran: la Torre, el León, las armas de los antiguos Colombi, y un grupo de islas entre espumas, haciendo frente a un continente de oro.

¹⁴⁸ Del Arco, Ricardo. Ob. cit, cap. X. págs. 145 a 147.

¹⁴⁹ Martínez-Hidalgo, José María. Ob. cit, cap. VII. págs. 215-216.

¹⁵⁰ Houben, H. H. Ob. cit, cap. XXIX. pág. 217.

¹⁵¹ Entre otros: Millares Torres, Agustín. Ob. cit. T. 4.^o I. 8.^o pág. 153.

¹⁵² *Ibíd.* pág. 154. Houben, H. H. Ob. cit, cap. XXXIII, pág. 238. Indica que en mayo de 1494 ya habían sembrado en La Española trigo y plantado algo de vid y caña de azúcar.

¹⁵³ Cioranescu, Alejandro. Ob. cit, cap. III, págs. 83 y 84. Nuestro inefable investigador, aunque no lo da por imposible, opina que el día de estancia en Las Isletas «... era demasiado breve para asegurar una carga completa...» Realiza luego unas consideraciones pueriles con ánimo evidente de anular o minimizar la importancia y trascendencia de dicha arribada.

¹⁵⁴ Morales Padrón, Francisco. «Cedulario de Canarias». Tomo I. Edic. Excmo. Cabildo Insular de Gran Canaria y Escuela de Estudios Hispano Americanos. Sevilla, 1970. Pág. VII. Houben, H. H. Ob. cit, cap. XXXVII, pág. 262.

¹⁵⁵ Martínez-Hidalgo, José M.^a. Ob. cit, cap. VII. pág. 224. Houben, H. H. *Ibíd.*, página 264.

¹⁵⁶ Houben, H. H. *Ibíd.* pág. 266.

¹⁵⁷ Houben, H. H. Ob. cit, cap. XXXVI, págs. 255 y 259, y cap. XXXVII. pág. 267. El 16 de marzo de 1495 Antonio de Torres trae 500 indios. En octubre de 1496 Bartolomé Colón envía 300 a Cádiz. En el otoño de 1497 llega a Burgos Pedro Alonso Niño con un gran cargamento de esclavos, fletados como «oro en barras».

¹⁵⁸ Martínez-Hidalgo, José M.^a. Ob. cit, cap. VII, pág. 225.

¹⁵⁹ *Ibíd.* Pág. 224. Autorizada de nuevo la libre navegación hacia el Nuevo Mundo, a Colón se le mantuvo el Almirantazgo sin más privilegios. «... ya que el negocio o monopolio que quiso montar con sus hermanos se vino abajo por incompetencia y otros defectos de los tres...»

¹⁶⁰ Houben, H. H. Ob. cit, cap. XXXVI. pág. 257. Fue el mismo Colón quien en 1493 escribió a Luis de Santángel, proponiéndole el negocio de esclavos, aunque limitado sólo a los indios que fueran idólatras.

¹⁶¹ Houben, H. H. *Ibíd.* Pág. 260. Cuando el 20 de diciembre de 1503 apareció el Real Decreto autorizando la utilización de los indios en las colonias, Colón escribió a su hijo Diego que «... Con semejante administración las Indias iban a una perdición segura...».

¹⁶² Amplias referencias sobre ello en: Morales Padrón, Francisco. «Canarias en el Archivo...». cit. A.E.A. n.º 7, págs. 239 a 338. Entre otros, los documentos número 79 y 136, de fecha 21 de marzo de 1500 y 4 de Marzo de 1502.

¹⁶³ Houben. H. H. Ob. cit, cap. XXXV, pág. 247. «Las cosechas eran escasas. Se había confiado en la fertilidad del suelo, pero los trabajadores dedicados a la roturación del terreno eran pocos. Todo el mundo esperaba con impaciencia otro transporte de España».

¹⁶⁴ Houben. H. H. Ob. cit, cap. XXXVI, pág. 259 y cap. XXXVII pág. 267. «Los esclavos o mercadería humana viajaban con declaraciones falsas. Nadie lo ignoraba pero aprobaban el fraude consignando en el recibo de expedición la valiosa carga como "Oro en Barras"; juego de palabras, quizá involuntario, pero desde luego brutal, aunque nunca se rechazó el flete».

¹⁶⁵ Siemens Hernández-Barreto de Siemens, Lothar y Liliana. «Los esclavos aborígenes canarios en la Isla de la Madera» (1455-1505). A.E.A. n.º 20. Madrid-Las Palmas. 1974. Pág. 115.

¹⁶⁶ *Ibíd.* pág. 119.

¹⁶⁷ *Ibíd.* págs. 129 y 130.

¹⁶⁸ Rumeu de Armas, Antonio. «España en el Africa Atlántica. Documentos». C.S.I.C. Tomo II. Madrid, 1957. Doc. XXVIII, pág. 60. Juan de Gáldar Portugués, trabajo de peón en Sta. Cruz de Mar Pequeña, Africa, del 28 de agosto al 5 de diciembre de 1496.

¹⁶⁹ Díaz, J. A. «Manual sobre diferentes y más importantes cultivos». Venezuela, 1857.

¹⁷⁰ Agete y Piñero. «La caña de azúcar en Cuba». La Habana, 1946. Sobre estas dos últimas obras citadas ver: Jesús Vélez, Pablo P. «Aruacas, hombres y hechos» cit. 5.ª parte, cap. XVIII, págs. 321 a 323. De ellas hemos podido saber que se citan en «Plagas de la Caña de Azúcar en Venezuela» pero sin identificar al autor de esta obra.

¹⁷¹ Fernández de Oviedo. Gonzalo. «Historia General y natural de las Indias, islas y tierra firme del mar océano». Madrid. 1851. Libro VII, cap. I, pág. 118.

¹⁷² De los primeros topónimos conocidos es el de Tenoya, así bautizado al parecer por Fernando de Bachicao, hijo de Hernando de Bachicao propietario en 1495 en el lugar de igual nombre en Arucas de Gran Canaria. Dicho Tenoya está actualmente frente a San Juan de Ulúa, Veracruz, y que se llamaba a principios del Siglo XV, Ventas de Buitrón, por el negocio que allí tenía un individuo de tal nombre. Igualmente, más tarde, Tlacotalpán fue puesta bajo la advocación de la Virgen de Candelaria de Tenerife. Ver entre otros a: Sariego del Castillo, J. L. Ob. cit. págs. XI y 32.

¹⁷³ Morales Padrón, Francisco. «Cedulario...» cit. Estudio, pág. VII y siguientes. Morales Padrón, Francisco. «Canarias...». cit. A.E.A. n.º 7. Documentos números 268 y 277 de fecha 20 de abril y 28 de julio de 1506 respectivamente y en: A.E.A. n.º 8, Madrid-Las Palmas. 1962. Págs. 355 a 461. Entre otros documentos, los números 512, 515 y 518, de fecha 3 de febrero, 25 de marzo y 29 de mayo de 1506 respectivamente. De la Rosa Oliveira, Leopoldo. «Los colonizadores del Nuevo Mundo, Tomas y Jacome Castellón». A.E.A. n.º 21. Madrid-Las Palmas, 1975. Págs. 663 a 666.

¹⁷⁴ Rumeu de Armas, Antonio. «Piraterías...». cit. tomo I, págs. 285 y siguientes.

¹⁷⁵ Benítez Padilla, Simón. Reseña de la obra de Florentino Pérez Embid, citada en el presente trabajo. En *El Museo Canario* n.º 29-30. Las Palmas, enero-junio de 1949. Págs 164 y 165.

¹⁷⁶ De la Rosa Oliveira, Leopoldo. Serra Rafols, Elías. «El Adelantado...». Ob. cit, cap. III, pág. XLIII. Serra Rafols, Elías. «Alonso Fernández de Lugo. Primer Colonizador Español». Aula de Cultura de Tenerife, 1972. Pág. 29.

¹⁷⁷ Es lógico suponer que los reyes fueron consultados, ya que el Concejo no iba a actuar de manera tan reiterada en contra de las disposiciones reales.

¹⁷⁸ Varios son los documentos en que consta tal aclaración, entre otros, ver en: A.G.S.-R.G.S Vol. X, doc. n.º 3.141, fechado en Zaragoza en 5 de octubre de 1493. Folio 61. *Ibid.*; Vol. XI, doc. n.º 4.573, fechado en el mes de diciembre de 1494. Folio 424. No consta día ni lugar; *Ibid.* Vol. XII, doc. n.º 1.994, fechado en Madrid en abril de 1495. Folio 393. No consta el día.

¹⁷⁹ Hecho que recogen varios cronistas e investigadores. Abreu Galindo, Fray Juan de. Ob. cit. L. 3.º, cap. XXI, págs. 328 y 329; Aznar Vallejo, Eduardo. «Documentos canarios...». cit., docs. números 532 y 543, fechados en Granada y Sevilla en 20 de septiembre de 1501 y 12 de febrero de 1502.

¹⁸⁰ A.G.S.-R.G.S Vol. X, doc. n.º 2. 233. fechado en Barcelona el 22 de agosto de 1493. Folio 69. Fallecida D.ª Inés Peraza, continúan el litigio sus hijos: Aznar Vallejo, Eduardo. *Ibid.* Doc. n.º 575, fechado en Alcalá de Henares en 10 de abril de 1503.

¹⁸¹ De la Rosa Oliveira, Leopoldo. Serra Rafols, Elías. «El Adelantado...» cit. Autos de la Residencia. Memorial de Descargo, I, págs. 6 y 7.

¹⁸² Trujillo Cabrera, José. Ob. cit, cap. XI, pág. 223.

¹⁸³ Del Arco, Ricardo. Ob. cit, cap. X, pág. 151. Ya se había dado la orden correspondiente para el exacto cumplimiento de esto. Ver: Aznar Vallejo, Eduardo. «Documentos canarios...» cit. doc. n.º 587, fechado en Alcalá de Henares en 30 de junio de 1503. «Orden a todas las personas que trajeren oro. plata, monedas, piedras preciosas, perlas, etc. y demás mercancías pertenecientes a la corona. para que acudan con ellas al Doctor Sancho de Matienzo, Canónigo de Sevilla y tesorero de la casa que los reyes ha mandado construir en dicha ciudad, para recibir las mercancías procedentes de las Indias, Berbería, Canaria y Torre de Santa Cruz...»

¹⁸⁴ En la nota (41). Aunque varios autores niegan el hecho de la prohibición de que Aragón participase en los asuntos de Las Indias, la veracidad de ello está suficientemente probada. Del Arco, Ricardo. Ob. cit, cap. X, págs. 152 a 158. Sariego del Castillo, J. L. Ob. cit. págs. 5 y 6.

¹⁸⁵ Del Arco, Ricardo. *Ibid.* Pág. 157

¹⁸⁶ Colón, Cristóbal. «Viajes...» cit. Testamento. Pág. 212. «El Rey e la Reyna Nuestros Señores, cuando yo les serví con las Indias (Digo serví. que parece que yo, por la voluntad de Dios Nuestro Señor se las dí, como cosa que era mía, pudiéndolo decir, porque importuné a Sus Altezas por ellas, las cuales eran ignotas e abscondido el camino a cuantos se habló de ellas), e para las ir a descubrir allende de poner el aviso y mi persona. Sus Altezas no gastaron ni quisieron gastar para ello, salvo un cuento de maravedís (el que prestó Luis de Santángel), e a mi fue necesario de gastar el resto»

¹⁸⁷ *Ibid.* «Porque fasta agora no se ha habido renta de las dichas Indias porque yo pueda repartir de ella lo que de ella aquí abajo diré...»

¹⁸⁸ Otros autores dan la fecha del 4 de mayo de dicho año. Trujillo Cabrera, José. Ob. cit, cap. XI, pág. 224. Houben. H. H. Ob cit, cap. XLVI, pág. 317.

¹⁸⁹ *Ibid.*, cap. XL, pág. 318.

¹⁹⁰ *Ibid.*

¹⁹¹ Morales Padrón, Francisco. «Historia negativa de España en América». Edit. Ateneo. Madrid, 1956, pág. 9. «...aunque Fray Bartolomé de Las Casas no hubiera redactado su libro, la leyenda negra hubiera nacido al calor de lo que realmente la incubó: rivalidades políticas, religiosas y económicas...»

¹⁹² De Mahieu, Jacques. «Colón llegó después». Edic. Martínez Roca, S.A. Barcelona 1988. En la página 163 y siguientes inserta una amplia bibliografía.

¹⁹³ Ramos Pérez, Demetrio. «Los contactos transatlánticos decisivos, como precedentes del viaje de Colón». A.E.A. n.º 17. Madrid Las Palmas, 1971. Págs. 467 a 532. Marco Dorta, Enrique. «Viajes accidentales a América». *Ibid.* pág. 561 a 572.

FUENTES CONSULTADAS

- ABREU GALINDO, Fray Juan de. «Historia de la conquista de las siete islas de Canarias». Goya Ediciones. Sta. Cruz de Tenerife, 1955.
- AGEJE Y PIÑERO. «La caña de azúcar en Cuba». La Habana, 1946.
- AGUSTÍN DE CASTILLO, Pedro. «Descripción histórica y geográfica de las Islas Canarias». 5 Volúmenes. Edic. de El Gabinete Literario de Las Palmas. Madrid, 1948-1960.
- ARCHIVO GENERAL DE SIMANCAS. «Registro General del Sello». Catálogo Inventario de Documentos. Volúmenes I al XII. Años 1454-1495.
- ARCHIVO GENERAL DE SIMANCAS. «Cámara de Castilla». Memorial 5. Canarias.
- ARCHIVO HISTORICO PROVINCIAL DE LAS PALMAS. «Protocolos 733 y 734». Años 1516 a 1519. Escribano Cristóbal de San Clemente.
- AZNAR VALLEJO, Eduardo. «Documentos canarios en el Registro del Sello». La Laguna-Tenerife, 1981.
- AZNAR VALLEJO, Eduardo. «La integración de las Islas Canarias en la Corona de Castilla (1478-1520)». Edic. Secretariado de Publicaciones de la Universidad de La Laguna. Madrid, 1983.
- BALLESTEROS BARRETO, Antonio. «Cristóbal Colón y el descubrimiento de América». Barcelona, 1945.
- BAYLE, S. J. Constantino. «El culto del Santísimo en Indias». Consejo Superior de Investigaciones Científicas. Madrid, 1951.
- BENÍTEZ PADILLA, Simón. «Gran Canaria y sus obras hidráulicas». Edic. Excmo. Cabildo Insular de Gran Canaria. Las Palmas, 1959.
- BENÍTEZ PADILLA, Simón. Reseña a la obra de Pérez Embid. El Museo Canario n.º 29-30. Las Palmas, enero-junio de 1949.
- BENITO RUAÑO, Eloy. «La leyenda de San Borondón». Octava Isla Canaria. Serie de Cuadernos Colombinos. Valladolid, 1978.
- BURCKHARDT, Titus. «Alquimia». Barcelona, 1971.
- CAMACHO Y PÉREZ-GALDÓS, Guillermo. «El cultivo de la caña de azúcar y la industria azucarera en Gran Canaria» (1510-1535). Anuario de Estudios Atlánticos, n.º 7. Madrid-Las Palmas. 1961.
- CANARIAS 7. «Centro de Iniciativas y Turismo». Las Palmas. Edición del 7 de noviembre de 1990.
- CANO, Thomé. «Arte de fabricar, fortificar y aparejar naos». Año 1611. Edic. Enrique Marco Dorta. La Laguna, 1964.
- CHIL Y NARANJO, Gregorio. «Estudios históricos, climatológicos y patológicos de las Islas Canarias». Tomo. III. Las Palmas-Madrid-París, 1899.

- CIORANESCU, Alejandro. «Colón y Canarias». Edic. del Excmo. Cabildo Insular de Tenerife. La Laguna-Tenerife, 1959.
- COLÓN, Cristóbal. «Diario del Descubrimiento». Dos Tomos. Estudio y notas de Manuel Alvar. Edic. del Excmo. Cabildo Insular de Gran Canaria. Las Palmas, 1976.
- COLÓN, Cristóbal. «Viajes y testamento». Edición no venal. Madrid, 1986.
- CULLÉN DEL CASTILLO, Pedro. «Libro Rojo de Gran Canaria» o «Gran Libro de Provisiones y Reales Cédulas». Edic. del Excmo. Ayuntamiento de Las Palmas. Año 1947.
- DEL ARCO, Ricardo. «Fernando el Católico». Edit. Heraldo de Aragón. Zaragoza, 1939.
- DE LA ROSA OLIVEIRA, Leopoldo; Serra Rafols, Elías. «El adelantado Alonso de Lugo y su residencia por Lope de Sosa». Fontes Rerum Canariarum III. La Laguna, 1949.
- DE LA ROSA OLIVEIRA, Leopoldo. «Estudios históricos sobre las Canarias Orientales». Excma. Mancomunidad de Cabildos de Las Palmas. Plan Cultural. Valencia, 1978.
- DE LA ROSA OLIVEIRA, Leopoldo. «Los colonizadores del Nuevo Mundo. Tomás y Jacome Castellón». Anuario de Estudios Atlánticos n.º 21. Madrid-Las Palmas, 1975.
- DE LA ROSA OLIVEIRA, Leopoldo. «Vigencia del Fuero en Gran Canaria». El Museo Canario XXXI-XXXII. 1970-1971. Valencia, 1973.
- DE MAHIEU, Jacques. «Colón llegó después». Edic. Martínez Roca. S.A. Barcelona, 1988.
- DIARIO DE LAS PALMAS. «Quinientos años de intercambio agrícola entre el Nuevo y Viejo Mundo». Belén Molina (Epi Press) en la Edic. del lunes, 30 de julio de 1990.
- DÍAZ, J. A. «Manual sobre diferentes y más importantes cultivos». Venezuela, 1857.
- FABRELLAS, María Luisa. «La producción de azúcar en Tenerife». Revista de Historia n.º 100. La Laguna, 1952.
- FERNÁNDEZ DE OVIEDO, Gonzalo. «Historia general y natural de las Indias. Islas y tierra firme del mar océano». Madrid, 1851.
- GARCÍA CARRAFFA, Alberto y Arturo. «Enciclopedia Heráldica Genealógica». Madrid, 1954.
- GIMÉNEZ FERNÁNDEZ, Manuel. «América. Isla Canaria por ganar». Anuario de Estudios Atlánticos n.º 1. Madrid-Las Palmas, 1955.
- GIMÉNEZ FERNÁNDEZ, Manuel. «Las Bulas Alejandrinas de 1493». Escuela de Estudios Hispano-Americanos. Sevilla, 1944.
- GOULD, Alicia B. «Nueva lista documentada de los tripulantes de Colón en 1492». Real Academia de la Historia. Madrid, 1984.
- HOUBEN, H. H. «Cristóbal Colón». De la leyenda al Descubrimiento. Traducido del alemán por Juan de Bandujo. Edic. de Iberia-Joaquín Gil-Editor. Barcelona, 1942.

- JESÚS VÉLEZ, Pablo P. «Aruacas, hombres y hechos». Edic. Destilerías Arehucas. Las Palmas, 1984.
- JESÚS VÉLEZ, Pablo P. «El libro del ron canario». Edic. Destilerías Arehucas. Barcelona, 1987.
- JUNQUERA, Paulina. «Relojería palatina». Edic. Roberto Carbonell Blasco Madrid, 1956.
- LÓPEZ DE GOMARA, Francisco. «Historia General de las Indias». Biblioteca de Autores Españoles. Edic. Enrique de Vedia. Madrid, 1852.
- LLOYD, Alan. «España a través de los siglos (XV-XX)». Edit. Plaza & Janes. S.A. Barcelona, 1972.
- MADURELL MARIMÓN, José María. «Los seguros marítimos y el comercio con las islas Maderas y Canarias». Anuario de Estudios Atlánticos n.º 5. Madrid-Las Palmas, 1959
- MARCO DORTA, Enrique. «Viajes Accidentales a América». Anuario de Estudios Atlánticos n.º 17. Madrid-Las Palmas, 1971.
- Manual de la VI Reunión de la Conferencia Iberiamericana de Comisiones. Venezuela, 1988. Edic. Comisión V Centenario. Madrid, 1985.
- MARTÍNEZ-HIDALGO, José María. «Las naves del Descubrimiento y sus hombres». Colección Mapfre. Madrid, 1992.
- MASIÁ, Angeles. «Historiadores de Indias». Edit. Bruguera, S.A. Barcelona, 1971.
- MILLARES CARLO, Agustín. «Matritense» (Crónica Anónima de la Conquista de Canaria). El Museo Canario n.º 5. Las Palmas-Madrid, 1935.
- MILLARES TORRES, Agustín. «Historia General de las Islas Canarias». Cinco Tomos. Las Palmas, 1893.
- MORALES PADRÓN, Francisco. «Canarias en el Archivo de Protocolos de Sevilla». Anuario de Estudios Atlánticos n.ºs 7 y 8. Madrid-Las Palmas. 1961 y 1962.
- MORALES PADRÓN, Francisco. «Cedulario de Canarias». Tres tomos. Excmo. Cabildo Insular de Gran Canaria-Escuela de Estudios Hispano-Americanos. Sevilla, 1970.
- MORALES PADRÓN, Francisco. «Historia negativa de España en América». Edit. Ateneo. Madrid, 1956.
- MORALES PADRÓN, Francisco. «Ordenanzas del Concejo de Gran Canaria (1531)». Edic. Excmo. Cabildo Insular de Gran Canaria. Sevilla, 1974.
- PARRY, J. H. «Época de los descubrimientos geográficos». Madrid, 1964.
- PÉREZ EMBID, Florentino. «Los descubrimientos en el Atlántico y la rivalidad portuguesa hasta el Tratado de Tordesillas». Sevilla, 1948.
- PÉREZ RODRÍGUEZ, Manuel J. «Los extranjeros en Canarias». La Laguna-Madrid, 1990.
- QUINTANA MIRANDA, Pedro M. «Historia de Arucas». Edic. Casa de la Cultura del Excmo. Ayuntamiento de Arucas. Las Palmas, 1979.
- RAMOS PÉREZ, Demetrio. «La carta de Colón sobre el Descubrimiento, una falsificación de Fernando el Católico». Serie de Cuadernos Colombinos. Valladolid.

- RAMOS PÉREZ, Demetrio. «Los contactos transatlánticos decisivos como precedentes del viaje de Colón». Anuario de Estudios Atlánticos n.º 17. Madrid-Las Palmas, 1971.
- RUMEU DE ARMAS, Antonio. «Colón en Barcelona». Sevilla, 1444.
- RUMEU DE ARMAS, Antonio. «Cristóbal Colón. Cronista de las expediciones atlánticas». Anuario de Estudios Atlánticos n.º 17. Madrid-Las Palmas, 1971.
- RUMEU DE ARMAS, Antonio. «Cristóbal Colón y Beatriz de Bobadilla en las antevísperas del Descubrimiento». El Museo Canario. Las Palmas, 1960.
- RUMEU DE ARMAS, Antonio. «España en el África Atlántica». Consejo Superior de Investigaciones Científicas. Dos Tomos. Madrid, 1956 y 1957.
- RUMEU DE ARMAS, Antonio. «Piraterías y ataques navales contra las Islas Canarias». Tres Tomos. (Cinco Volúmenes). Edic. Instituto Jerónimo Zurita del C.S.I.C. Madrid, 1948.
- SADOU, Jacques. «El gran arte de la Alquimia». Plaza & Janes. S.A. Barcelona, 1975.
- SADOU, Jacques. «El tesoro de los alquimistas». Plaza & Janes. S.A. Barcelona, 1970.
- SANTANA SÁNCHEZ, Florencio. «Carta a S. M. el Rey D. Juan Carlos I». Las Palmas, 27 de enero de 1992.
- SANZ, Carlos. «La carta de Colón anunciando el Descubrimiento del Nuevo Mundo». 15 de febrero-14 de marzo 1493. Madrid, 1961.
- SARIEGO DEL CASTILLO, J. L. «De Sevilla a Veracruz. Historia de la Marina Española en la América Septentrional y Pacífico». Sevilla, 1975.
- SERRA RAFOLS, Elías. «Alonso de Lugo. Primer Colonizador Español». Aula de Cultura de Tenerife, 1972.
- SÉNECA, Lucio Anneo (El Joven). «Tragedias (Medea)». Clásicos E.D.A.F. Madrid, 1965.
- SIEMENS HERNÁNDEZ-BARRETO SIEMENS, Lothar y Liliana. «Los esclavos aborígenes canarios en la Isla de la Madera (1455-1505)». Anuario de Estudios Atlánticos n.º 20. Madrid-Las Palmas, 1974.
- TORRIANI, Leonardo. «Descripción e historia de las Islas Canarias». Antes afortunadas con el parecer de sus fortificaciones. Goya Ediciones. Sta. Cruz de Tenerife, 1959.
- TRUJILLO CABRERA, José. «Episodios gomeros del siglo XV». Taco. Tenerife, 1969.
- UNIVERSIDAD HISPALENSE. «El Tumbo de los Reyes Católicos del Concejo de Sevilla (Años 1474 a 1492)». Cinco tomos. Edic. del Excmo. Ayuntamiento de Sevilla. 1929-1971.

X

**ANSITE Y EL QUINTO CENTENARIO
DEL DESCUBRIMIENTO DE AMÉRICA
EN GRAN CANARIA**

Apuntes para un debate

**POR:
JUAN JOSÉ LAFORET HERNÁNDEZ**

Ansite, esa página de la historia de Gran Canaria que mantenemos permanentemente abierta, se ha constituido, tras cinco siglos de historia del pueblo canario, muy por encima de controversias, de adhesiones y rechazos, de coyunturales empecinamientos, en un punto ineludible para la reflexión, para el diálogo y para el debate constructivo no sólo de tiempos y eventos pretéritos, de ideas y biografías que definieron los primeros quinientos años de nuestra trayectoria como pueblo, como sociedad que fue capaz de trasladar su luz a los más recónditos lugares de varios continentes, especialmente de América, sino que este lugar, sagrado para los grancanarios, tanto por los recuerdos que acrisola en sus entrañas, como por la realidad viva y pujante que simboliza, se nos ofrece como oportunidad única para cuestionar nuestro futuro, para entrever, proyectar y, por qué no, también soñar, las sendas por las que los canarios deberemos avanzar en los nuevos tiempos, sin olvidar nuestra idiosincrasia, el fecundo sentido de «lo canario», que tiene en estas rocas una de sus fuentes más puras, ya que, sin lugar a dudas, nos encontramos ante el hecho histórico que llevó a dos pueblos a unir sus voluntades, al ser capaces de dejar a un lado situaciones y estrategias, repetidas como constantes en la historia de todas las civilizaciones; por lo que, desde nuestra perspectiva actual, sólo podemos y debemos optar por el bando de las consecuencias de aquella fusión de destinos, de la que somos sus legítimos herederos, que permitió a sus protagonistas, y a sus descendientes, afrontar el futuro, el progreso, la libertad y la paz.

En la hora de conmemorar el Quinto Centenario del Descubrimiento de América, una vez más inmersos en polémicas fuertes, que, lejos de ser inútiles, señalan la solidez y la feracidad de la cultura que, oriunda de España, imprimió un modo de ser, de pensar y de sentir, muy por encima de razas y continentes, y que hoy se moldea con las

aportaciones de todos los pueblos que comparten nuestro idioma, no podemos sustraernos a plantear un debate que establezca la vinculación entre Ansite, como raíz primígena de todo lo que se ha consolidado como nuestra idiosincrasia, y la efemérides que señala no sólo el descubrimiento geográfico de un nuevo continente, sino la relación permanente, durante cinco siglos, con unos pueblos y unas tierras, en las que los canarios hemos definido gran parte de nuestra historia y de nuestra forma de ser.

Pocos años después del 29 de abril de 1483, — fecha que señala Agustín Millares Torres como la de la incorporación definitiva de la Isla a Castilla, en el tomo I de la edición de 1860 de su «Historia de la Gran Canaria» — Cristóbal Colón, con su paso por Gran Canaria, camino de aquel señero 12 de octubre de 1492, introduce al Archipiélago en la historia universal. A partir de ese momento, las islas y sus gentes, serán referencia obligada para una historia atlántica, en la que han jugado un papel de puente cultural, religioso, económico y social, que tienen la obligación de perpetuar en el futuro, como contribución personal al encuentro de las naciones de dos continentes en la amistad y la solidaridad.

Y es que, como ya expuso el escritor venezolano Uslar Pietri, orgulloso de los ancestros canarios de sus paisanos, «Canarias ha sido la puerta de América», pero para Venezuela ha sido puente, lugar de encuentro en la cultura americana y europea. Así, en este proceso, en el que nuestra geografía ha servido de fragua cultural, habrá que evaluar tanto las aportaciones externas que han marcado nuestra personalidad isleña, como la contribución endógena que «lo canario» ha ofrecido, en las islas y desde fuera de ellas, a esa cultura de ida y vuelta entre América y Europa.

Aquí, una vez más, surge ese lugar de las Tirajanas y la efemérides del 29 de abril como un punto esencial para la reflexión, pues si con Ansite se inicia el sentido actual de la canariedad, con la escala imprescindible de Colón en Gran Canaria, isla cuya historia moderna surgió de una voluntad que fue plasmada en aquellos roques ansiteños, y que por lo tanto es lugar colombino, el Archipiélago abre sus puertas a lo que en adelante será su historia intercontinental, con la presencia fecunda de «los isleños» en toda América, desde Montevideo, Sao Paulo y San Antonio de Tejas, famosas fundaciones canarias entre otras muchas, a Cuba, Argentina y Venezuela, donde desde un princi-

pio «lo canario» tiene un especialísimo significado y los canarios son un grupo social querido, respetado y sentido.

Así, podemos concluir en que las Islas Canarias, enclavadas en la mar oceánica como puente de plata del Atlántico, han constituido durante cinco siglos un eje marítimo y espiritual que debemos preservar para las generaciones venideras, ya que «la gran aventura» canaria no fue descubrir algo y mucho menos conquistar, sino situarse de forma permanente en el punto de encuentro y trasvase entre dos mundos, lo que ha llegado a incidir en su propia identidad cultural.

El 12 de octubre de cada año Gran Canaria no se puede limitar a congratularse por el paso del ilustre marino genovés por su bahía de Las Isletas, pues Cristóbal Colón es sobre todo el símbolo de una historia de quinientos años, el motivo para celebrar lo que denominamos «la gran aventura canaria», a la que Gran Canaria y las demás islas han aportado lo mejor de muchas generaciones, desde el primer momento del descubrimiento y colonización de América, donde, como recoge Agustín Millares Torres, «Colón, Pizarro, Balboa, Alvarado, Mendoza, todos los hombres que se inmortalizaron con sus hazañas en el nuevo mundo, tenían a su lado canarios, que les prestaron noble y desinteresada ayuda en sus empresas. Vemos en Paria y Trinidad a Agustín Delgado acometer empresas dignas de los antiguos tiempos; en Puerto Rico a Luis Perdomo; en la Española a Juan Canario, Gaspar de Santa Fé, Antón Guanache, y otros que..., emprendieron la conquista y la colonización de la Nueva Granada y Castilla de Oro, ejecutando notables proezas y dejando en las ciudades que fundaron, y a quienes pusieron nombres canarios, un eterno recuerdo de su patria», hasta nuestros días, pero especialmente después de las independencias nacionales, en que, como en el caso de Venezuela, nos encontramos con una significativa primera Ley de Inmigración, titulada «Decreto autorizando al poder ejecutivo para promover la inmigración de los naturales de las islas canarias», al considerar este decreto-ley de 12 de junio de 1831, en su artículo cuarto, que los canarios «...pueden acceder a este país con facilidad y grandes ventajas, porque su religión, idioma y laboriosidad son medios ciertos y honestos experimentados ya en nuestros fértiles campos».

En este proceso de encuentros, de fusiones de pueblos y razas, de voluntades que buscaron una senda común hacia el futuro, al sobreseer circunstancias históricas, la mayoría trágicas, que en muchos casos aún condicionan la realidad social de aquellos países hermanos,

Gran Canaria contó con una experiencia previa, que tuvo su culminación en la paz y el espíritu de Ansite. «Lo Canario», ese estilo de vida y de pensamiento que tanto arraigó en América, encontró su germen en esas rocas de nuestra inmensa caldera, que vieron fundirse por primera vez y con total decisión a dos pueblos que, en adelante, ya nadie podría separar, sin desgajar los miembros de un único y sólido cuerpo. Si las islas, y muy singularmente Gran Canaria, fueron un ensayo general de lo que luego fue la conquista, la colonización y la aparición de un nuevo pueblo y sus instituciones en América, hoy pueden ser con su carácter cosmopolita, con la cultura característica de la que participa y con los parámetros históricos que las definen, al hundir sus raíces más profundas en estas nociones ansiteñas, un ensayo general para el encuentro de pueblos, razas y culturas, que deberán olvidar sus diferencias si queremos que en el futuro sea posible un orden humano definido por ideales como los que, cada año, nos reúnen en foros como el de Ansite, edificados en un «Llano de la Paz».

Así, fue necesario proponer que la conmemoración del Quinto Centenario en las islas no se realizara sólo con la vista puesta en el pasado, sino, fundamentalmente, en el futuro, ya que el recuerdo que se haga del 12 de octubre no debe ser un mero hecho intelectual e histórico, sino que debe aprovecharse como la plataforma ideológica que Canarias necesita para revitalizar su capacidad de encontrarse con países que siempre han sido hermanos.

Canarias, dentro del marco general de las relaciones exteriores del Estado Español, debe hoy potenciar sus vínculos y contactos con los continentes que la circundan, resaltar ante el futuro su papel de puente atlántico, ser capaz de construir una nueva historia, como ya lo fue en el pasado, gracias al espíritu de Ansite, pero ahora con la oportunidad de corregir errores y llenar vacíos. Y es que, por desgracia, en los últimos tiempos, Canarias, y España en general, han mantenido unas relaciones insuficientes con los países de América, y menos con los de África, al desligarse de las raíces profundas que provocaron sus difíciles situaciones actuales. Por todo ello, 1992 ha sido el año inicial de la normalización en el diálogo con los pueblos que hablan nuestra lengua y con los que, sin hablarla, han compartido con nosotros una historia común que, estoy seguro, desean perpetuar en el futuro.

Gran Canaria y el resto del archipiélago, que durante siglos fueron la avanzada de Castilla, de Europa en gran medida, hacia el nuevo mundo, pueden ser hoy las adelantadas de América hacia el viejo conti-

nente, pues en el límite geográfico de sus costas, en lo más hondo del alma de sus ciudadanos, se ha entremezclado lo mejor de las diferentes culturas que, a través de nuestros puertos, se han dirigido hacia todos los continentes.

En la conmemoración del «29 de abril», de nuestro día de la paz, los grancanarios, ansiteños de estirpe, debemos confirmar en público y ante la historia una vez más nuestra voluntad de unidad entre los pueblos, de hermandad entre los seres humanos, y tomar conciencia acerca de nuestro papel al rememorar el descubrimiento de América y del posterior encuentro entre culturas y civilizaciones, al señalar no solo la cuota de participación de las islas que contribuyeron a hacer realidad el sueño del Almirante de la Mar Oceana, sino los cometidos que en años venideros habrán de tener ante todas esas comunidades hermanas, a las que están unidas por la sangre y por la historia, pues para los insulares la aventura del nuevo mundo no fue sólo una vocación, sino una brutal necesidad que se repitió durante cinco siglos, en los que la esperanza, la ilusión y la vida misma tenían un nombre: América.

Así, no sólo en justicia y por rigor histórico, sino por la valiosa aportación que, con su experiencia e identidad isleña y a la vez cosmopolita, han ofrecido los grancanarios a la conmemoración del Quinto Centenario, debemos reivindicar para Gran Canaria, desde el templo de Ansite, su indiscutible protagonismo como lugar colombino que, siglo tras siglo, ha guardado con extremo celo el testimonio tanto de la estancia de Colón en sus bahías y fondeaderos, como del ir y venir de cientos de europeos y americanos hacedores de una cultura común.

Honor y gloria a esta isla que, año tras año, consolida y refuerza el concepto de su identidad histórica, a la que Bartolomé Cairasco de Figueroa, su primer y notabilísimo gran vate, dedicó estos versos:

«Esta es la isla de la Gran Canaria
a quién su nombre dio también Fortuna,
nombrada con razón en toda parte
princesa de las Islas Fortunadas,
que todas toman della el apellido».

Si un 29 de abril de 1483, según el relato de Agustín Millares Torres, tras mostrar los canarios en Ansite su voluntad pacífica de

unirse al nuevo pueblo que había arribado a sus costas unos años antes, y dirigirse al Real de Las Palmas, sin más coacción que la palabra dada por ellos mismos, «subiendo Alonso Jaimez de Sotomayor a la esplanada del torreón principal y tremolando el pendón de la caballería, dijo tres veces en voz clara e inteligible: La Gran Canaria por los muy altos y poderosos Reyes Católicos D. Fernando y D.^a Isabel, nuestros Señores, Rey y Reina de Castilla y Aragón», hoy todos nosotros, herederos de aquellos hombres y mujeres, desde esa fortaleza de amor que es Ansite, enarbolando una bandera de paz que, bordada con los hilos de oro de una religión, de una cultura y de un idioma comunes, identifica a millones de hermanos en una y otra orilla del Atlántico, al rememorar la gesta histórica con la que Gran Canaria entró en la historia universal un 12 de octubre de 1492, debemos henchir nuestro corazón y exclamar con fuerza: ¡Gran Canaria por los muy nobles y respetados Reyes Don Juan Carlos y Doña Sofía, nuestros Soberanos, Rey y Reina de las Islas Canarias, Reyes de España!

ILUSTRACIONES



El sacerdote D. José Rodríguez y Rodríguez durante la homilfa que pronunció en la ermita de San Antón Abad, en Las Palmas de Gran Canaria, el 12 de octubre de 1992.

ÍNDICE

	<i>Pág.</i>
PRESENTACIÓN	5
I. ACOSTA NAVARRO, Cipriano: Savia de un mismo tronco.....	19
II. BÉTHENCOURT MASSIEU, Antonio de: Una emigración etno- lógica: las riñas de gallos en Canarias y Nueva España	33
III. CABALLERO MUJICA, Francisco: Estancia de Cristóbal Col- lón en el Real de las Palmas en agosto-septiembre de 1492	49
IV. COLÓN DE CARVAJAL Y GOROSÁBEL, Cristóbal: Las Cana- rias ya la primera travesía del viaje del Descubrimiento ...	57
V. DÍAZ-SAAVEDRA DE MORALES, Nicolás: Participación de la Real Sociedad Económica de Amigos del País de Las Pal- mas en las conmemoraciones del IV y V Centenarios del Descubrimiento de América	75
VI. ETAYO ELIZONDO, Carlos: Navegación de Cristóbal Colón por aguas canarias en 1492	107
VII. HERNÁNDEZ JIMÉNEZ, Vicente: La Villa del Real de las Tres Palmas en 1492 y la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria en 1992	171
VIII. HERRERA PIQUÉ, Alfredo: Una carta autógrafa de Cristó- bal Colón escrita en Gran Canaria	191
IX. JESÚS Y VÉLEZ-QUESADA, Pablo P. de: Raíces canarias en América (1485-1525)	207
X. LAFORET HERNÁNDEZ, Juan José: Ansite y el Quinto Cen- tenario del Descubrimiento de América en Gran Canaria. Apuntes para un debate	267
ILUSTRACIONES	275

REAL SOCIEDAD ECONÓMICA DE AMIGOS DEL PAÍS
LAS PALMAS DE GRAN CANARIA

Composición de la Junta Directiva en 1995

Director:	Excmo. Sr. D. Nicolás Díaz-Saavedra de Morales.
Vice-Director:	Sr. D. Antonio Marrero Bosch.
Censor:	Iltmo. y Hon. Sr. D. Juan Andrés Melián García.
Secretario:	Sr. D. Gabriel Cardona Wood.
Vice-Secretario:	Sr. D. Juan José Laforet Hernández.
Tesorero:	Iltmo. Sr. D. Francisco Marín Lloris. (Marqués de la Frontera).
Vocal:	Sr. D. Diego Castellano Gutiérrez.
Vocal:	Sr. D. Juan Manuel Delgado de Béthencourt.
Vocal:	Hon. Sr. D. Juan Esteva Arocena.
Vocal:	Sr. D. Antonio M. ^a González Padrón.
Vocal:	Sr. D. Pedro Massieu Cambreleng.
Vocal:	Sr. D. Gonzalo Melián García.
Vocal:	Iltmo. Sr. D. Tomás Van de Walle y Sotomayor. (Marqués de Guisla Ghiselin).

REAL SOCIEDAD ECONÓMICA DE AMIGOS DEL PAÍS LAS PALMAS DE GRAN CANARIA

Publicaciones

1. JOSÉ DE VIERA Y CLAVIJO: *Extracto de las Actas de la Real Sociedad Económica de Amigos del País de Las Palmas (1777-1790)*.
2. JOSÉ RAFAEL: *Y yo escogí la palabra* (poesía).
3. JOSÉ JUAN OJEDA QUINTANA: *La Hacienda en Canarias desde 1800 a 1927*.
4. ANDRÉS HERNÁNDEZ NAVARRO: *Proceso a las ideas* (ensayos).
5. SANTIAGO CAZORLA LEÓN: *Aguímes, Real Señorío de los Obispos de Canarias (1486-1837)*.
6. NICOLÁS DÍAZ-SAAVEDRA DE MORALES: *Saint Saëns en Gran Canaria*.
7. TOMÁS ARIAS MARÍN DE CUBAS: *Historia de las siete islas de Canaria*.
8. ARMANDO CURBELO FUENTES: *Fundación de San Antonio de Texas (Canarias, la gran deuda americana)*.
9. JOSÉ MIGUEL ALZOLA: *La iglesia de San Francisco de Astés de Las Palmas*.
10. PEDRO ALMEIDA CABRERA: *Néstor (1887-1938) Un canario cosmopolita*.
11. ANTONIO M.^a GONZÁLEZ PADRÓN: *Antología poética de Ignacia de Lara*.
12. ANTONIO M.^a GONZÁLEZ PADRÓN: *Carlos III y las Islas Canarias (1759-178)*.

13. JOSÉ MARÍA MILLARES SALL: *En las manos del aire (Vegueta y otros sueños)*.
14. JOSÉ MIGUEL PÉREZ GARCÍA: *La situación política y social en Las Canarias Orientales durante la etapa Isabelina*.
15. SANTIAGO CAZORLA LEÓN: *Historia de la Catedral de Canarias*.
16. JOSÉ MIGUEL ALZOLA: *La Real Cofradía del Santísimo Cristo del Buen Fin y la Ermita del Espíritu Santo*.
17. VERÓNICA P. DEAN-THACKER: *Galdós Político*.
18. DONINA ROMERO: *Un vértigo en la sangre. Cráter de vidrio*.
19. REAL SOCIEDAD ECONÓMICA DE AMIGOS DEL PAÍS DE LAS PALMAS: *Diego Cambreleng Mesa. Una vida dedicada a Gran Canaria*.
20. JUAN JOSÉ LAFORET: *Los primeros años de «Diario de Las Palmas»*.
21. VICENTE HERNANDEZ JIMÉNEZ: *El Centro de Iniciativas y Turismo de Gran Canaria*.
22. CAYETANO AROCENA GRONDONA: *Nacientes de las Heredades denominadas «El Dragonal», «Fuente Morales», «Vegueta» y «Triana»*.
23. REAL SOCIEDAD ECONOMICA DE AMIGOS DEL PAIS DE LAS PALMAS: *Aportación de Gran Canaria al Descubrimiento de América y Conmemoración del V Centenario*.

Este libro se terminó de componer el día cuatro de septiembre de 1995, aniversario de la llegada de Cristóbal Colón a Gran Canaria, en ocasión del Viaje del Descubrimiento de América. Dicha fecha es la equivalente a la del venticinco de Agosto de 1492 —anotada en el Diario de a Bordo— como consecuencia del ajuste de 10 días establecido en el vigente Calendario Gregoriano que sustituyó al Calendario Juliano abolido en 1582.