

CRISTÓBAL COLÓN EN LAS ISLAS CANARIAS. BASE NAVAL IDEAL POR SUS VIENTOS Y PROVISIONES

Sandro Pellegrini

El profesor Paolo Emilio Taviani, conocido colombista italiano, nos recuerda cómo fue madurando en la mente de Cristóbal Colón la idea de alcanzar las míticas tierras del Oriente, las cuales, tanto en Italia como en toda Europa, eran conocidas desde los tiempos de Marco Polo.

Cristóbal Colón fue el marino más grande de todos los tiempos. Había iniciado sus primeras experiencias en los primaverales años de su juventud en aquel mar que es la única desembocadura que tienen los emprendedores ligures para dejar a sus espaldas una tierra que surge del mar, una tierra dura y escasa de frutos.

A Liguria, desde Lerici a Niza, siempre han llegado los acontecimientos por los caminos del mar, regulando las relaciones económicas, culturales y sentimentales, financieras y también políticas, en el ambiente de una Génova mercantil, que ya en la mitad del siglo XV había abandonado el medievo.

Su padre era un comerciante en lanas, originario del valle de Fontanabuona, en el Levante genovés, interesado en las luchas políticas ciudadanas al lado de los Feregoso, con cuya familia estuvo solidarizado en los buenos y en los malos tiempos. “Siendo aún un chiquillo -escribe Paolo E. Taviani- Cristóbal Colón comenzó a realizar algunos viajes por el mar, como mozo a bordo de los veleros que navegaban desde un punto al otro de la Liguria... Después de numerosos cabotajes, la primera experiencia naval de cierta importancia de Cristóbal Colón fue el viaje que hizo a la isla de Quíos, en el mar Egeo... Regresado a Savona (donde se había trasladado su padre) Cristóbal salió para otra travesía, esta vez a Occidente... con dirección a Flandes y a Londres...”. De este modo se formó su idiosincrasia, que fue “una síntesis del carácter, de las actitudes, de los defectos y de la genial profundidad de la inteligencia ligur”.

Su primer contacto con el Atlántico fue dramático: la nave en que iba embarcado fue asaltada por los piratas a la altura de las costas del Algarbe portugués y el joven navegante consiguió salvarse a duras penas y refugiarse en Lisboa. Desde allí prosiguió hacia Inglaterra, avanzando hacia Irlanda e Islandia. Conoció los cortos días de los inviernos septentrionales, la grandeza de las mareas, la fuerza de las tempestades, supo, quizás, que en aquellas latitudes los marineros hablaban de la existencia de otras tierras, ya alcanzadas, hacia occidente. Conoció las mercancías que se manipulaban en aquellas lejanas costas.

De vuelta a Lisboa, se casó con una joven isleña de Porto Santo, isla junto a Madeira, cuya madre le entregó los documentos sobre navegaciones que había recopilado su marido antes de morir. Colón se trasladó a Porto Santo y desde allí comenzó a navegar entre las Azores, las Canarias, las islas de Cabo Verde y la costa de Guinea, llegando a conocer los secretos de la navegación en aquel cuadrante del Atlántico. Aprendió la regularidad y la dirección constante

de los alisios que, tanto los marineros de las islas como los de Andalucía y Portugal, sabían aprovechar para navegar a lo largo de las costas africanas y entre los archipiélagos situados enfrente. “Es probable -escribe Taviani de nuevo- que precisamente la isla de Porto Santo haya sido la patria de la concepción” de un proyecto mejor articulado en el curso de los años, con las hipótesis geográficas de Toscanelli y la ciencia de los doctores de Salamanca. Colón encontró así la forma de convencerse de que sería posible alcanzar las tierras de Catay y de Cipango navegando hacia occidente a través del Atlántico y expuso estos proyectos al rey de Portugal, que no compartió la idea de abandonar la ruta africana que desde hacía poco había permitido a sus naves doblar el Cabo de Buena Esperanza y alcanzar la península de la India.

Colón se trasladó, por consiguiente, a España donde fue puesto en contacto con los ambientes de la Corte, a la que expuso sus propias convicciones: se podría “buscar el levante por el poniente” pero tampoco esta vez tuvo suerte. Tan solo obtuvo de la reina Isabel la promesa de que su propuesta sería examinada una vez que acabase la guerra de Granada.

En la primavera de 1492, Colón, después de años de espera, obtuvo en Santa Fe los privilegios que había solicitado con tesón de la Corona, junto con las disposiciones para armar una flotilla de tres barcos para poder navegar por el Atlántico hacia Occidente, donde estaba seguro de encontrar las tierras de las Indias, precedidas quizás por algún archipiélago desconocido. Gracias a la ayuda de Martín Alonso Pinzón, de sus dos hermanos, de toda su familia y de sus argumentos, se completaron las tripulaciones, un centenar de personas en total. Colón, a bordo de la Santa María, dio las órdenes necesarias para salir del puerto de Palos, poner proas hacia el mar abierto e izar velas en dirección a las Canarias. En aquel archipiélago, que los Reyes Católicos estaban incorporando completamente a sus propios dominios después del tratado firmado con Portugal en Alcaçobas, el Gran Genovés estaba seguro de poder completar las provisiones de víveres necesarias para una larga navegación y de encontrar el aliento de los alisios que lo acompañarían en el Océano hacia Occidente. Casi enseguida comenzó a escribir su *Diario de Bordo* en el cual leemos: “Viernes 3 de agosto. Partimos viernes 3 días de agosto de 1492 de la barra de Saltes, a las ocho horas. Anduvimos con fuerte virazón hasta el poner del sol hacia el Sur sesenta millas, que son 15 leguas; después al Sudueste, que era el camino para las Canarias”, las islas que estaban en el destino de Colón. La ruta prevista apuntaba a aquel archipiélago siguiendo un itinerario común y obligado “por razones náuticas y políticas, puesto que las islas era la única posesión castellana en el Atlántico...”, como recuerda Morales Padrón en el prólogo de un libro de Gaspar Tejera.

Colón, en los años en que había recorrido el Atlántico a lo largo y a lo ancho, desde la Mina en las costas de Guinea hasta Irlanda e Islandia, llegando también a los archipiélagos de las Azores, de Madeira, de las Canarias y de Cabo Verde, había alcanzado un perfecto conocimiento del régimen de los vientos y de las corrientes de aquel sector del Océano Atlántico. Estaba seguro de que, tomando como base las Islas Afortunadas, los alisios lo llevarían hacia el mar abierto, hacia Occidente, al encuentro de Catay y de Cipango, poniendo las bases de aquella ruta que los españoles llamarían luego “la carrera de indias”. Las Islas Afortunadas habían constituido “un punto imprescindible en el proyecto de Colón para alcanzar las Indias, por dos razones fundamentales: por los vientos alisios del noreste, los buenos vientos de las Canarias, imprescindibles para seguir aquella ruta y porque las islas se encontraban sobre el mismo paralelo de Cipango, como ha señalado Morison”.

Colón pensaba hacer una escala en La Gomera para renovar la provisión de agua y de víveres frescos, sin embargo, el Almirante, con una nave averiada, tuvo que descartar esta ruta ideal para escoger otra que le permitiese avistar lo antes posible la isla de Gran Canaria donde

se encontraban los puertos de Las Isletas y de Gando, con astilleros en los que poder completar los trabajos de que tenía necesidad la Pinta. Si ello hubiera sido posible y “si lo hubiese encontrado” habría podido cambiarla por otro barco. La Pinta, cuyo comandante tenía órdenes precisas de cómo proceder, tocó tierra en la Gran Canaria, mientras que Colón con la Santa María y la Niña apuntó hacia La Gomera, donde llegó, después de un día entero de navegación, sobre la caída de la tarde del 12 de agosto. Lanzó anclas en el puerto de San Sebastián, meta inicial del gran viaje. Los problemas de la carabela averiada no estaban solo en el timón, que se salió dos veces de sus alojamientos sino que se derivaban de la escasa calidad de la pez con que había sido calafateada, quizás por excesivas prisas, antes de la salida de Palos. La escala se efectuó en las aguas de Gran Canaria, en aquellos momentos la única isla “realenga”, bajo la directa administración de la Corona de Castilla, cuya colonización, comenzada en 1478, había sido concluida en 1483 por Pedro de Vera, revelando que en unos pocos años se había desarrollado en aquella isla la ciudad capital, el Real de las Palmas, en los bordes del torrente de Guinguada. Su centro administrativo, militar y religioso estaba construido sobre la colina de la Vegueta. Incluso en los menores lugares de la isla se habían ya establecido los nuevos pobladores españoles y portugueses, sin que faltasen los genoveses. Un Gobernador representaba el poder español; existían fuerzas armadas, construcciones militares y también, para lo que necesitaba Colón, habían dos astilleros ubicados uno en la bahía de Gando y el otro en los alrededores de las Isletas.

El puerto de Gando se encuentra casi a la mitad de la costa oriental de Gran Canaria, en una pequeña bahía, muy protegida de los vientos y de las marejadas y era conocido y frecuentado desde los tiempos en que los primitivos navegantes mallorquines llegaron a las costas insulares empujados por los vientos alisios. El de las Isletas es un vasto puerto, protegido al norte, sobre un litoral arenoso que dista sólo 8 Km. del centro histórico de Las Palmas, donde hoy se sitúan las instalaciones portuarias de la capital grancanaria.

Hay quien sostiene, como Verela Marcos, que si Colón utilizó para la Pinta el puerto de Gando, fue porque estaba apoyado por todo cuanto escribió el Padre Las Casas en su *Historia de Indias*, testimoniado por las palabras: “después de siete días, llegaron a la vista de la Gran Canaria, sobre la costa de la cual mandó reparar la carabela la Pinta porque hacía mucha agua y por esto tuvo la gran necesidad de ponerla en seco en Gran Canaria donde la envió. Cristóbal Colón fue con la otra carabela a La Gomera y, después de muchos giros y trabajos, volvió al puerto de Gando en la Canaria, que es un buen puerto para arreglarla, donde, de día y de noche, con gran rapidez e inestimables trabajos, la remedió y volvió con ella a la Gomera el 2 de septiembre...”.

La bahía de Gando estaba dotada de un puerto idóneo para cargar toda clase de productos de la tierra situada junto a él, sobre todo vino y azúcar, porque el área portuaria estaba muy bien unida al vecino núcleo urbano de Telde. Aunque este lugar no era comparable al del Real de Las Palmas, allí se podían encontrar maderas de calidad, suministradas por los bosques de las montañas centrales de la isla, muy cercanos, y agua en abundancia así como productos frescos de la tierra, apreciados por los tripulantes de las naves que allí hacían escala. Otra particularidad: la bahía estaba a resguardo de los vientos de todos los sectores, a excepción de los meridionales.

Sobre la eventualidad de una permanencia en los astilleros del puerto de Las Isletas, no aparece ninguna referencia en la documentación de los viajes colombinos. El hecho de que no existan claras referencias no excluye, a criterio de Tejera, la hipótesis de una parada de Colón

en el puerto de las Isletas con la Santa María y la Niña. El motivo de la aproximación a una ciudad nueva, fundada desde hacía poco, podía derivarse de la necesidad para el Almirante “de presentar sus credenciales y manifestar sus respetos al representante real, el Gobernador Francisco Maldonado... Y seguramente tuvo la necesidad de entrevistarse con sus paisanos genoveses que en aquella época tenían fuertes intereses en la siembra y en el disfrute de la caña de azúcar... de modo que manejando todas estas hipótesis, como señales indirectas... no se encuentra ningún argumento para negar su presencia en la Real de Las Palmas, aunque no fuese con sus naves, puesto que el trayecto que separa el puerto de Gando de Las Palmas podía cubrirse con tres horas a caballo...”.

El puerto de Las Isletas era apto para el fondeo de cualquier clase de naves, con la única advertencia de que, estando abierto a los vientos del sureste, cuando estos soplaban con fuerza podían poner en peligro a las embarcaciones que se encontraban fondeadas. De todas formas, la permanencia en un astillero de la Gran Canaria facilitó también la modificación del velamen de las carabelas, como se lee en el Diario, cambiando las velas triangulares latinas por velas redondas o, mejor dicho, trapezoidales, bajando los mástiles y cambiando los pendones para poder maniobrar de forma adecuada las nuevas velas. En fin, fue cambiado todo el aparejo y calafateado de nuevo el casco, que ya hacía agua.

De la navegación del Almirante por el interior del Archipiélago canario nos ofrece una mejor comprensión el más amplio texto de la Historia de Hernando Colón, en cuyas páginas leemos:

Con tal deliberación, siguiendo el camino, que fue el 12 de agosto por la tarde, llegó a la Gomera y enseguida mandó la lancha a tierra; la cual a la mañana siguiente regresó a la nave, diciendo que todavía no había ningún barco en aquella isla; pero que de hora en hora aquel pueblo esperaba a Doña Beatriz de Bobadilla, Señora de la misma isla, que estaba en la Gran Canaria, a la cual conducía un buque de cierto Gageda de Sevilla, de 40 toneles (50 toneladas modernas, n.d.r.) el cual por ser apto para tal viaje habría podido ser tomado. Por lo que el Almirante deliberó esperar en aquel puerto, estimando que si Pinzón no hubiera podido continuar el viaje, habría (él) encontrado alguno en La Gomera. Permaneció allí, por tanto, los dos días siguientes y viendo que el dicho navío no comparecía y que partía para Gran Canaria un carabelón (una pequeña carabela; n.d.r.) de la isla de La Gomera, mandó en él a un hombre para que informase a Pinzón de su llegada y lo ayudase a preparar el barco, escribiéndole que si él no volvía atrás para darle ayuda sería porque aquel barco no podía navegar.

El Diario de Bordo, o Diario de Navegación, se expresa, en cambio, con las siguientes palabras:

Hasta el domingo en la noche no pudo el Almirante tomar la Gomera y Martín Alonso quedose 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 diligencia del Almirante, de Martín Alonso y de los demás, y al cabo vinieron a la Gomera. Vieron salir gran fuego de la sierra de la isla de Tenerife, qu'es muy alta en gran manera. Hicieron la Pinta redonda, porque era latina; tornó a la Gomera domingo a dos de setiembre con la Pinta adobada. Dize aquí el Almirante que juravan muchos hombres honrados españoles que en la Gomera estaban con doña Inés Peraça, madre de Guillén Peraça que después fue el

primer conde de la Gomera, que eran vecinos de la isla de Hierro, que cada año vían tierra al vueste de las Canarias, que es al Poniente, y otros de la Gomera afirmaban otro tanto con juramento. Dize aquí el Almirante que se acuerda qu'estando en Portugal el año 1484 vino uno de la isla de la Madera al rey a le pedir una caravela para ir a esta tierra que vía, el cual jurava que cada año la vía y siempre de una manera. Y también dice que se acuerda que lo mismo dezían en las islas de los Açores y todos estos en una derrota y en una manera de señal y en una grandeza. Tonada, pues, agua y leña y carnes y lo demás que tenían los hombres que dexó en la Gomera el Almirante cuando fue a la isla de Canarias a adobar la caravela Pinta, finalmente se hizo a la vela de dicha isla de la Gomera con sus tres caravelas, jueves a seis día de setiembre.

A la salida de Palos, como recuerda Taviani, “la orden de Colón era drástica: ruta hacia las Canarias. En las Canarias la isla elegida por el Almirante como base de partida para la travesía del Océano era La Gomera. Las razones era muchas...”.

La primera de ellas era la geográfica: la magnífica bahía de San Sebastián, capital de la isla, estaba muy acondicionada y era el punto más meridional del Archipiélago canario para poder utilizar el impulso de los alisios. Colón hubiera podido usar la isla de Cabo Verde, pero estaba en manos de Portugal y no se podía hacer escala allí sin un permiso real expedido por la Corte de Lisboa, como estaba escrito en el tratado de Alcaçobas, firmado por los monarcas ibéricos en abril de 1479.

La segunda derivaba de la posibilidad de renovar las provisiones de agua, leña y carne, que eran abundantes en La Gomera. El agua era el primer género que se cargaba en todas las escalas en los toneles de madera. Desgraciadamente, el líquido elemento se estropeaba en poco tiempo y entonces para beberlo se mezclaba con vino barato, aunque este ya estuviese avinagrado o con vinagre. La leña servía sobre todo para tener encendido el hornillo en el que se procuraba cocinar una comida caliente al día para la tripulación y para suministrar las antorchas resinosas con las que tener encendidos los fanales durante la noche. La carne fresca era consumida en el breve espacio de dos o tres días, la salada, desecada o ahumada, que se conservaba en otros barriles, tenía una duración más larga siempre que se mantuviese seca. Lo mismo puede decirse para el pescado desecado o ahumado.

Siguiendo de nuevo a Taviani “en La Gomera no solamente existía un puerto óptimo, agua, madera y víveres para cargar en las naves sino que allí estaba también la bellísima Beatriz de Bobadilla, viuda del gobernador Hernán de Peraza, matado por los Guanches. Por esta Beatriz, Colón estaba “tincto de amore”. La noticia es de Michele Cuneo. Es la única vez, en las muchas vicisitudes del Genovés que se hace referencia a sus sentimientos amorosos”.

A la caída de la tarde del día 12 de agosto de aquel 1492, el Genio del Mar lanzaba anclas en aquel puerto de San Sebastián de La Gomera, la isla que se proclama, aún en nuestros días, “matriz de América”, esto es madre de América. Gaspar Tejera sostiene que “la misma elección de La Gomera demuestra un conocimiento exacto de los mejores lugares donde aprovisionarse, al estar aquella isla en la misma línea de la de Hierro, a través de la cual debía orientar la ruta para seguir el camino hacia las Indias, yendo por el Occidente y porque también, entre los muchos puertos naturales del Archipiélago, el de la isla de La Gomera reunía las mejores condiciones. El mismo hecho de que los tres puertos de la Gran Canaria aparecen referenciados en la documentación colombina y lascasiana, Gando en el primer viaje, Las Isletas en el segundo y cuarto viaje, así como Maspalomas en el último viaje,

reafirman este conocimiento preciso de islas, imprescindible en la concepción del proyecto de navegación colombina, como puertos de escala y para el complemento de los aprovisionamientos”.

El Almirante se dirigía allí esencialmente para ver si era posible comprar una nave para sustituir a la Pinta, después de haber jugado sin éxito la misma carta en Gran Canaria. La llegada a la caída del día testifica “una maniobra bien estudiada anticipadamente por el Almirante o por un marinero buen conocedor del puerto, porque el régimen, dirección y condiciones de los vientos, hacen necesarias todas las precauciones para entrar en la bahía”. No obstante lo tardío de la hora, el Genovés envió una chalupa a tierra mientras que él se quedó a dormir en su almiranta. La gobernadora Doña Beatriz de Bobadilla, con la que él hubiera querido encontrarse, no estaba por el momento en La Gomera sino en Gran Canaria. Se esperaba un pronto regreso con la navicilla de un cierto Gageda de Sevilla. Quizás Colón hubiera podido comprar aquel barco. A pesar de aquella noticia, el Almirante estuvo allí dos días en vana espera. Mandó a un marinero a Gran Canaria para reafirmar a Pinzón de su suerte y excusar su prolongada ausencia con el hecho de que “aquella nave” no podía navegar. La declaración genérica se refería probablemente a las condiciones de la Niña, tomada quizás como excusa porque no quería dejar el puerto de San Sebastián, donde esperaba encontrarse con Doña Beatriz. La encontró, según Gaspar Tejera, entre el 2 y el 6 de septiembre cuando “Beatriz de Bobadilla se encontraba ya en San Sebastián, de regreso de la Gran Canaria donde estaba cuando Colón llegó a La Gomera, mientras el Almirante hacía la ruta hacia aquella isla y ella tomaba otra en dirección a su isla”.

De las relaciones entre Colón y esta mujer fatal, solo tenemos las noticias que nos ha dejado Michele de Cuneo, que fue con Colón en el segundo viaje. Cuneo escribió una Crónica donde dice que el Genovés estaba “lleno de amor” por la señora de La Gomera. Si ello fue verdad no tuvo ninguna continuación en la vida de Colón. Ambos tenían su destino escrito: el Almirante continuaría navegando siempre para descubrir nuevas tierras durante el resto de su vida, mientras que la señora seguiría gobernando una isla que había heredado de su marido muerto por los indígenas gomeros. Se sabe que Beatriz era una señora bellísima, de alto linaje y noble parentela y que Colón la conoció y la frecuentó en la Corte de los Reyes Católicos en Santa Fe, en vísperas de su partida. Doña Beatriz estaba defendiendo, en los círculos de la nobleza, la herencia de su hijo de las insidias de la abuela materna y suegra suya Inés Peraza. La noble Beatriz había tenido un destino trágico que quizás le agregaba fascinación. Al convertirse en viuda se habría convertido en una amante apasionada y cruel. Pero para Colón fue esencialmente una gran amiga que lo ayudó tanto en el primero como en el segundo viaje trasatlántico. Probablemente, a la sombra de los muros de Granada, Colón firmó un pacto con aquella dama según el cual se hubiese hecho una escala en la isla que dominaba la señora y esta lo ayudaría a completar la carga con los géneros alimenticios necesarios para el gran viaje.

El Diario de Navegación reserva algunos espacios para hablar de una isla que estaba solo presente en la fantasía y las visiones de los habitantes de las islas Azores, de Madeira y de las Canarias, derivada del de las Antillas y de la isla de San Borondón, de ascendencia medieval. El hecho de que Colón haya reservado algunas palabras de su Diario a esta fantasmagórica isla que algunos aseguraban poder ver en algunas jornadas, en la dirección por donde el sol se pone en el mar, puede haber sido funcional para aquel impulso hacia Occidente que él tenía y que intentaba transmitir a sus tripulaciones, incluso con elementos de fantasía. La prolongación de un elemento de credulidad medieval le resultaba cómodo en aquel momento. Del último avistamiento y de la búsqueda en mar abierto de la isla que no existía y que se

consideraba “encantada” se tiene también una última alusión en dos cartas escritas a su Gobierno por el Cónsul Genovés de Tenerife, Gio Domenico Mongeotti, el 21 de noviembre y el 13 de diciembre de 1721.

Casi un siglo después del paso del Genovés, el ingeniero militar lombardo Leonardo Torriani escribía que el puerto de San Sebastián de La Gomera era muy frecuentado “por ser el mejor de todos cuantos existen en las islas”. Torriani concluía diciendo que se trataba de un puerto tranquilo y cómodo, limitado por dos extremos montañosos, en el cual “además de las diversas naves que van a las Indias y a Cabo Verde, hacen escala también las flotas españolas que se aprovisionan de subsistencias y de agua buena para su navegación”, “que era un puerto fácilmente accesible”.

La permanencia de Colón en La Gomera se retrotrajo hasta el 23 de agosto. Vuelto de nuevo a Gran Canaria, Colón se preocupó de hacer cambiar también el velamen de la carabela la Niña, transformándolo en “redondo” porque lo tenía “latino”, operaciones nada simples ni fáciles, ya que el cambio de velas (en términos náuticos aparejo redondo) consiste en algo más que cambiar la forma de los paños, como nos recuerda el capitán marítimo Luis Coín Cuenca en una breve memoria de la que tomamos algunos elementos. Para iniciar las operaciones es necesario cambiar la posición de los mástiles: el de mesana, que está a popa y es el más bajo, se debe trasladar a proa donde toma el nombre de trinquete y se arma con una vela cuadrada (la vela de trinquete). El palo de trinquete se traslada hacia popa, donde mantiene su vela latina original. El árbol central, el mayor, se apoya en el centro de la quilla, se endereza y se coloca en posición exactamente vertical (en candela) y se arma con otra vela cuadrada (o trapezoidal). Se refuerzan y aumentan las jarcias, que deben soportar la mayor fuerza que hacen las velas cuadradas sobre los mástiles. Estas velas se dividen horizontalmente en dos partes, de las cuales la superior se refuerza y se llama papahigo y sirve para correr temporales. Cuando el viento pierde fuerza se larga la otra mitad de la vela, llamada boneta para aumentar la superficie vélica y con ello todo su impulso. Reparadas las naves, Colón estaba ya preparado para emprender su ruta hacia Occidente. Debía tan solo completar los aprovisionamientos. A este propósito conviene seguir cuanto escribe Hernando Colón en sus *Historias* en el capítulo XVII:

Puesto que las naves estaban en buen orden y a punto para la partida, el Viernes que fue el primer día de Septiembre, por la tarde, el Almirante hizo levar las velas al viento, partiendo de la Gran Canaria; y al día siguiente llegaron a La Gomera, donde, para proveerse de carne, agua y leña se quedaron otros cuatro días, de modo que es el Jueves siguiente, por la mañana, esto es el día 6 de Septiembre del dicho año de 1492 el que se puede contar como el principio de la empresa y del viaje por el Océano. El Almirante partió de La Gomera a la vez que del Occidente y por el poco viento y, por las calmas que encontró, no pudo alejarse demasiado de aquellas islas.

El Domingo hacia el amanecer se encontró a una distancia de nueve leguas hacia Occidente de la isla de Hierro, en el cual perdieron de vista toda la tierra y temiendo de no poder regresar por mucho tiempo a verla, muchos suspiraron y lloraron.

En el Diario de Bordo, en cambio, se lee:

Jueves 6 de septiembre - Partió aquel 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; devía de

ser de envidia qu'el Rey tenía por averse ido a Castilla. 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 oras de noche, estuvo en calmas.

Sábado 8 de septiembre - Tres oras de noche sábado comenzó a ventar Nordeste y tomó su vía y camino al Güeste. Tuve mucha mar por proa que le estorbava el camino. Y andarían aquel día nueve leguas con su noche.

Oviedo, citado por Gaspar Tejera, recuerda entre las provisiones, también un cargamento de pescado “que convenía para continuar el viaje” que se conservaba salado o ligeramente salado y desecado y, quizás, algunos esportones de higos, desde siempre presentes en las Canarias.

El 6 de septiembre de 1492, resalta Hernando, se puede considerar como la fecha del inicio de la empresa de Colón. Aquel día se abandonó el puerto de San Sebastián de La Gomera y los tres barcos apuntaron hacia Occidente, encontrándose de lleno dentro de una zona de vientos en calma que los retrasó tres días, como recuerda también el Diario de Bordo del Almirante. Hasta el domingo, 9 de septiembre, la “nao” de Colón y las dos carabelas de los hermanos Pinzones no consiguieron tener viento para alejarse de la isla de El Hierro “perdiendo de vista toda la tierra”, con los lejanos perfiles de La Gomera, de La Palma y de Tenerife.

La intuición colombina llevó al éxito el primer viaje de descubrimiento porque el Genovés, navegando a lo largo del meridiano 28° N, siguió la hipótesis de Toscanelli, aunque no supiese todavía cuánta agua tendrían que surcar las proas de las naves antes de encontrar las blancas playas y las palmeras del islote de Guanahani.

EN EL SEGUNDO VIAJE LAS CANARIAS APROVISIONARON A AMÉRICA

En la *Historia* de Hernando Colón se puede leer la crónica de la partida y de los primeros días del segundo viaje, expresada con las palabras:

Y con esta preparación, el miércoles 25 del mes de Septiembre del año 1493 una ora antes de salir el sol, estando yo y mi hermano presentes, el Almirante levó anclas en la canal de Cádiz, donde se había puesto en orden la armada; y tomada la vía hacia el Sudoeste, por las islas Canarias, con intención de tomar allí refresco de las cosas necesarias: y así con buen tiempo el día 28 de Septiembre, estando ya cien lenguas distante de España, vinieron a la nave del Almirante muchos pajaritos de tierra, y tórtolas y otras especies de avecillas las cuales, al parecer, iban de paso para invernar en África y que venían de las islas Azores. Pero siguiendo también su camino, el miércoles día 2 de Octubre llegó a la Gran Canaria donde fondeó: y a media noche volvió a dar la vuelta para ir a La Gomera, donde llegó el sábado día 5 de Octubre y ordenó que con gran presteza se embarcase todo lo que la armada necesitaba.

Dejando aparte la poética descripción de los pequeños pájaros migratorios que se paraban sobre la nave de Colón, antes de apuntar hacia las costas marroquíes, no demasiado lejanas, aquel “2 de octubre de 1493 se podían ver fondeadas, delante de la ciudad de Las Palmas, las 17 naves de la gran flota”, entre las cuales figuraban también la Pinta y la Niña que ya habían

efectuado el primer viaje del año precedente, antes de proseguir para la siguiente escala en La Gomera.

“(Partimos de Cádiz) con tiempo y viento convenientes a nuestro camino y duró este tiempo dos días en los cuales pudimos andar cerca de cincuenta leguas y, a continuación, cambió el tiempo durante otros dos en los cuales anduvimos poco o nada...” refiere en una carta suya Diego Álvarez Chanca, citada por Gaspar Tejera. El doctor Chanca iba embarcado en una de las naves de la expedición y en su carta se lee también que, llegada la expedición a las aguas de Gran Canaria, las naves dieron fondo delante de la costa de la Real de las Palmas, el 2 de octubre “para reparar una nave que hacía mucha agua”.

El citado autor refiere que la escala en la gran isla tenía para el Almirante una finalidad bien precisa: Colón sabía que allí podría comprar “una no pequeña cantidad” de azúcar cuya producción había alcanzado, en pocos años tras las conquista, dimensiones no indiferentes.

Habría encontrado “con largueza, cuanto consideraba necesario para el uso de la flota”. El cronista Bernáldez, que tuvo en sus manos la correspondencia de Chanca, en las *Memorias del Reinado de los Reyes Católicos*, publicadas en 1962, refiere el comienzo de aquel segundo viaje con las siguientes palabras:

Partió con la gracia de Dios el Almirante señor Cristóbal Colón, por orden del rey don Fernando y de la reina doña Isabel, con una flota que sus Altezas enviaron a las Indias desde Cádiz el 22 de septiembre del dicho año 1493, con 17 naves bien equipadas y con 1.200 hombres de guerra en ellas, o poco menos, con tiempo y viento convenientes y duró aquel tiempo dos días en los cuales recorrieron casi 50 leguas; calmose el tiempo otros dos días en los cuales avanzaron muy poco y a continuación volvió el tiempo favorable, de modo que en otros dos días llegaron a la Gran Canaria, donde encontraron un puerto que era necesario para reparar una nave que hacía mucha agua y allí permanecieron todo aquel día. Así pues partieron al día siguiente, pero por las calmas que se sucedieron necesitaron cuatro o cinco días para llegar a Gomera y allí fue necesario permanecer cuatro o cinco días en los cuales hicieron aprovisionamiento de carne, leña y agua para su largo viaje... y un día, que fue de calma, partieron de la Gomera y tardaron en llegar a la isla de Hierro veinte días.

Además:

El Almirante estaba al corriente del proceso de conquista y de Colonización de la isla de Gran Canaria, seguramente por propia experiencia y por las noticias que llegaron a la Corte. Conocía no solo la ruta para llegar sino también los productos que podía estibar en las bodegas de sus embarcaciones y que eran útiles para Colonizar las nuevas tierras por él descubiertas.

De tal modo Colón tenía conocimiento preciso de lo que habría podido comprar tanto en Gran Canaria como en La Gomera donde debería completar los aprovisionamientos para una flota que tenía a bordo cerca de 1.800 bocas que necesitaban ser saciadas al menos dos veces al día durante el viaje así como para encontrar, a continuación, animales y plantas que tendrían que constituir la base alimenticia de la primera colonia humana en tierra trasatlántica. La Gomera era el último lugar donde renovar las provisiones de agua: el llamado “pozo de la aguada” se encuentra hoy en las proximidades de la antigua Casa de la Aduana, en una zona

que el desarrollo de las edificaciones de la ciudad ha modificado profundamente, salvando sin embargo el antiguo “pozo de agua salobre”, como ha evidenciado Gaspar Tejera.

La llegada al puerto de San Sebastián de una flota tan grande debió constituir para los habitantes de aquella localidad un acontecimiento extraordinario, como subraya Michele Cuneo con las siguientes palabras:

Si yo les contase cuantos festejos, tiros de bombardas y salvas en blanco hicieron en aquel puesto, sería extremadamente prolijo; y si esto se hizo fue por causa de la Señora de dicho lugar, por la cual en otros tiempos estuvo preso de amor nuestro Almirante.

Hernando Colón escribía así sobre la partida de La Gomera:

El lunes 7 de octubre el Almirante siguió su camino para las Indias, habiendo dado antes una comisión (orden) cerrada y sellada a cada nave, la cual mandaba que no fuese abierta si no fuera que la fuerza del tiempo les separase de él...

Chanca nos facilita este suplemento de noticias:

Un día después de la partida de la Gomera se produjo la calma por lo que tardamos en salir de la isla de Hierro donde estábamos, diecinueve o veinte días; de aquí, por la voluntad de Dios, nos volvió el buen tiempo, el mejor que podría tocarle a una flota en un tan amplio itinerario, de forma que, salidos de Hierro el 13 de octubre, en veinte días llegamos a la vista de tierra...

navegando, como recuerda Taviani, en torno al paralelo 16° y no entre el 28° y el 26° como había ocurrido en el curso del primer viaje. Colón había decidido apuntar hacia aquellas islas extendidas en arco que los indígenas le habían indicado estar más al sur de aquellas sobre las que había puesto el pie en el primer viaje, y ricas en oro. Fue avistada tierra el domingo 3 de noviembre de 1493 sobre una isla a la que el Almirante atribuyó el nombre de Dominica.

LAS PLANTAS Y LOS ANIMALES TRASLADADOS DE LA GOMERA A LAS ANTILLAS

En el tercer volumen dedicado a Colón a cargo de la Sociedad Geográfica Italiana, el profesor Taviani escribió que “el Almirante hizo embarcar (en La Gomera) semilla de naranjos, limoneros, cedros, melones y toda clase de hortalizas. Y jumentos, cabras y ovejas así como ocho cerdas a sesenta maravedís cada una”. Comentaba Las Casas que esta fue “la simiente de la cual proviene todo cuanto hoy hay aquí (en las tierras americanas) de las cosas de Castilla”.

Los estudiosos canarios Gaspar Tejera y Juan Capote Álvarez han dedicado un amplio estudio a los vegetales y animales que, en el curso de su segundo viaje, Colón transportó de las Canarias a las islas del Nuevo Mundo, donde algunas especies arraigaron y se difundieron espléndidamente mientras que otras tuvieron dificultad para aclimatarse.

El primer pensamiento del Almirante al efectuar sus aprovisionamientos en La Gomera debió consistir, según los dos estudiosos citados, “en el abastecimiento de alimentos necesarios para continuar la vida en la Isabela, la primera ciudad de América en la isla Española”, fundada en el primer viaje, más o menos como si fuese una continuación de la

vida de la Península española, buscando de realizar su sueño colonizador. Se trataba de plantas de origen andaluz que Hernán Peraza había hecho ya arraigar en La Gomera en la mitad del siglo XV y que se estaban ya aclimatando también en Gran Canaria.

En el curso del primer viaje, Colón, que ya tenía una experiencia directa de los cultivos efectuados en España, en la misma Andalucía, a lo largo de las costas africanas hasta el Golfo de Guinea, en los varios archipiélagos atlánticos visitados por él, hasta llegar a las grandes islas de Inglaterra y de Irlanda, se había dado cuenta de que las Antillas, donde había encontrado un clima apacible como en tantas tierras visitadas por él, estaban desprovistas totalmente de las plantas alimenticias a cuyos frutos estaban habituados los españoles. Sobre todo faltaban los diferentes tipos de granos panificables. El pan era el alimento base de toda comida para los españoles de la época. En las Antillas, el Almirante no había encontrado lechugas, escarolas, cardos, berzas, coles, coliflores, ajos, cebollas, espárragos, alcachofas, espinacas... No había visto ninguna variedad de arroz ni plantas leguminosas como judías, guisantes, habas, lentejas... Faltaban plantas aromáticas para confeccionar platos atractivos y gustosos, adaptados a las costumbre de los españoles. No existían en absoluto frutas frescas de tipo mediterráneo, las cuales no se podían sustituir con el empleo de las secas, en aquella época muy difundidas pero producidas solo en los países de origen... Faltaban la uva y las aceitunas con las que obtener vino y aceite, alimentos indispensables para la dieta cotidiana de los nacidos en la península española. La autonomía alimenticia de las islas que acababan de ser descubiertas debía llegar a través del trabajo de los brazos de los recién llegados que si querían comer de acuerdo con sus costumbres, tendrían que sembrar y hacer fructificar las plantas y semillas transportadas por las 17 naves de la expedición, pasada a la historia como la “de la población y de la colonización”.

M. Babio Walls, en un trabajo dedicado a los elementos embarcados a lo largo de la ruta hacia las Indias (1991) ha recogido la descripción del autor nativo de las Azores Gaspar Frutuoso que, en su obra *Saudades da Terra*, motivaba así la importancia de la escala de La Gomera en la ruta trasatlántica:

Allí hay ciervos y perdices, los conejos son tantos que se matan con el bastón, se cazan jabalíes, hay granadas y cedros... es tan rica de alimentos que derivan de su fertilidad que no se conoce que exista igual en ninguna otras isla tan pequeña como la Gomera... en el puerto de la ciudad (San Sebastián) de la Gomera... no le faltó pan, vino, carne, lechones, cabritos, pájaros, caza, leche, queso, fruta ni cualquier clase de bebidas... Ni siquiera en Sevilla se hubiera podido encontrar tantos y a precios tan ventajosos... y tomaron miel de abeja, velas de sebo y cera, legumbres, cebada con los molinillos para hacer el gofio... así como una gran cantidad de carne, ánades y pavos...

También en los años siguientes a los viajes de Colón otras grandes expediciones hicieron escala en La Gomera.

Examinamos a continuación la aportación de vegetales y de animales de las Islas Canarias a las islas caribeñas recién descubiertas.

Los vegetales

La primera planta recogida en la isla de Gran Canaria y transportada por las naves del segundo viaje colombino a la Hispaniola fue la caña de azúcar. La “caña dulce constituyó una

de las grandes aportaciones de las Canarias a la colonización de las islas antillanas, tratándose de unos de los cultivos que mejor definen en nuestros días a los productos agro-industriales del Caribe”, según sostienen Gaspar Tejera y Capote Álvarez. La caña dulce llegó a Gran Canaria procedente de la isla de Madeira. Los brotes de caña fueron colocados por los marineros de Colón en toneles llenos de tierra, los cuales fueron colocados bajo cubierta. El calor del largo viaje, que duró 31 días, marchitó la mayor parte de los brotes. En cambio, los plantones durante el viaje hicieron brotar sus yemas y fueron replantados con éxito, como testificó el mismo Almirante en el Manuscrito del Libro copiadador donde dice: “(las) cañas dulces está ya crecidas...”. Brotes de caña continuaron llegando a la Hispaniola y en poco tiempo, gracias a la favorable aclimatación, fructificaron rápidamente. En pocos años, como testimonia Oviedo, había en la isla “muchas y muy ricas fábricas de azúcar que es perfecta, buena y tánta que de ella llegan (a España) naves cargadas todos los años”.

Casi todas las plantas y árboles frutales embarcados en las diecisiete naves de Colón en La Gomera habían sido importados en la isla por Fernando Peraza medio siglo antes. Trasladar a la isla Hispaniola casi todas las plantas existentes en La Gomera debió constituir “la principal preocupación del Almirante”, como testimonia su *Diario de Bordo*. En efecto, en el curso del primer viaje, el Genovés se dio cuenta de que las plantas típicas del mundo español, alimento habitual de la gente de Castilla, no existían en las Caribes y era necesario importarlas de Andalucía o, mejor aún, de las Canarias. Por esto, en el segundo viaje, fue necesario aprovisionarse de todas las plantas que podrían fructificar más allá del océano, donde no existían. Se trataba de lechugas, escarolas, cardos, acelgas, berzas, coles, coliflores, cebollas y cebolletas, puerros, espárragos, alcachofas, apio, espinacas, rábanos, remolachas, nabos, zanahorias... o sea “todas las hortalizas”, como escribió Oviedo en su *Historia de Indias*.

En las islas antillanas no se encontraban ni siquiera los cereales como trigo, cebada, centeno, avena, arroz... sin los cuales no se podían preparar alimentos esenciales como el pan, elemento básico de la dieta de entonces. No se encontraban ni siquiera las legumbres como lentejas, habas, guisantes, garbanzos... tan deseados para confeccionar platos que tuviesen el sabor de aquellos a que estaban habituados los nuevos colonizadores españoles.

El Almirante estaba seguro de haber llegado a la Tierra de las Especies y de poderlas encontrar en abundancia tal que le permitiesen dar origen a un rico comercio hacia los puertos de Andalucía. Grande fue su desilusión al no encontrarlas y al tener que importar incluso azafrán, ajos, perejil, comino, laurel y enebro, necesarios para dar sabor a las comidas cocidas. La sorpresa aumentó al no encontrar ni siquiera frutos como sidra, sandías, melones, naranjas, limones, toronjas, limas, manzanas, peras, melocotones, membrillos, cerezas, guindas, granadas, higos, fresas y frambuesas. Faltaban también las plantas textiles como el lino, el cáñamo, el mimbre... imprescindibles para preparar géneros de vestir e instrumentos para el transporte. No se encontraban siquiera las hierbas a las que estaban habituados muchos de los animales, que fue necesario importar de Europa. Este es el cuadro de las necesidades de la joven población colonizadora de la isla Hispaniola al que Colón buscó la forma de hacer frente con las naves de la segunda expedición marítima ultramarina. Pero ¿cómo y cuántas de estas plantas se adaptaron a los nuevos climas del Caribe?

Hernando Colón recuerda que, entre la gente transportada a la isla Hispaniola, había muchos agricultores que hubieran podido cultivar la tierra pero que rápidamente se transformaron en ociosos explotadores de la población indígena y fueron de los primeros en encender el fuego de las críticas al gobierno del Almirante, cuyo comportamiento fue

demasiado rígido en sus órdenes, hasta el punto de preferir estar siempre en el puente de mando de su nave donde tenía un poder absoluto.

En el Memorial para los Reyes Católicos que el Almirante confió en enero de 1494 a Antonio Torres, capitán general de la flota, pasa revista a las adversidades que tenían que soportar los primeros europeos trasladados a las islas Caribe. Derivaban sobre todo de la falta de adaptación al clima tropical, causa primera de muchas enfermedades y a la escasa fructificación de los granos. En realidad, el número de agricultores era escaso y aquellos pocos tenían muy escasas posibilidades de disponer de animales como asnos, caballos y mulos para dedicarlos al transporte, para uncirlos a los carros o para usarlos como montura y como auxiliares en el trabajo de arada de los campos. La presencia de grandes selvas necesitaban su tala y roturación para dedicar los terrenos al cultivo y la siembra constituía un obstáculo adicional para el establecimiento de una agricultura de tipo europeo.

Según Gaspar Tejera y Capote Álvarez, en la Hispaniola se “creó una situación desesperada entre los primeros habitantes de la Isabela, porque no encontraban la harina de trigo ni de cebada, necesarias para producir el pan ni habían conseguido mantener la cantidad mínima que les era indispensable para preparar las hostias, el alimento del espíritu, por lo cual no podían contar ni con el pan ni con el vino para la consagración y la celebración de la misa”.

Cuando Colón en las *Relaciones sobre el Segundo Viaje* hablaba de “tierras abundantes en todas las cosas, en especial de pan y carne” se refería al pan confeccionado con la harina obtenida de la raíz de la yuca o mandioca y precisaba que “aquí hay tanto pan (cazabe) de los indios que es maravilla, con el cual está nuestra gente, según dicen, mas sanos que con el de trigo”. Parece una bella exageración poder afirmar que el pan de yuca, alimento habitual de los indígenas, estuviese presente en tal cantidad y calidad que hiciese a los españoles más sanos que cuando comían el verdadero pan de trigo. Colón aseguraba a los Reyes que en breve tiempo se podría hacer una recolección de las plantas sembradas y escribía que “el grano y la avena han alcanzado la altura de un pie y los naranjos, los sarmientos y la caña de azúcar están ya lozanos. De caña no llevó cuanta habría querido, aunque llevó mucha, puesto que esta tierra está adaptada para hacer plantaciones enteras que podrían producir un millón de quintales de azúcar al año así como de algodón finísimo y no menos de arroz, sólo con que dispusiésemos de agricultores de Valencia. Por cuanto toca a los animales, no es para dicho cómo es esta tierra es de propicia y buena. De cerdos tenemos ya más de un centenar, de cabras y ovejas hay suficientes para la reproducción y lo mismo de las demás clases de animales”.

También la orden de no alimentarse de las simientes destinadas a ser enterradas creó algunos problemas a la población y al Almirante.

Fernández de Oviedo documenta el traslado desde La Gomera al Caribe de las palmas datileras que abundan en el barranco central de San Sebastián, las mismas que Colón advirtió ser diferentes “de las de Guinea y de las nuestras, de una altura media y los pies sin aquella camisas y las hojas muy grandes con las cuales protegen las casas” que se aclimataron “en las islas de Santo Domingo, de la Hispaniola, de Cuba, San Juan y Jamaica, tanto (en los patios) de las casas de habitación como en los huertos y en los jardines y los racimos de dátiles que se llevaron desde aquí desde el origen y principio (del proceso de conquista)”.

Es de notar que los españoles no se adaptaron a los alimentos de los indígenas. En efecto, Pedro Mártir dice que “los indios están habituados a comer generalmente muchas inmundicias”, entre las cuales grandes ranas, gusanos blancos que nacían en maderas en putrefacción y muchos peces casi crudos. Incluso la adaptación al maíz, típica planta americana, y a su uso, necesitaron de algún tiempo.

El fantasma del hambre se convirtió en un elemento omnipresente tanto en las de Colón como en los informes y en las páginas de los cronistas indianos.

Los animales

La amistad de Colón con la Señora de la isla de La Gomera, ubicada en la ruta hacia las Indias, facilitó el embarque en el puerto de San Sebastián, en el curso del segundo viaje, de un gran número de animales destinados a poblar las islas recién descubiertas. Embarcando los animales en la isla canaria se ahorra por lo menos una semana o diez días de un viaje extremadamente fatigoso en las cálidas y húmedas bodegas de las naves.

Colón notó enseguida la inexistencia de los animales domésticos que vivían normalmente en cualquier ángulo de Europa, de España y del África septentrional. En las islas antillanas donde había puesto el pie, no había más que papagayos coloreados e iguanas, mientras que en las Canarias, tan semejantes en su clima a las Antillas, vivían casi todos los animales y casi todas las plantas que prosperaban en España, que se habían adaptado a la perfección a aquellas islas, verdadero observatorio y laboratorio de aclimatación.

Los animales presentes en La Gomera habían sido importados de Andalucía por Hernando Peraza y por los portugueses que frecuentaban habitualmente el archipiélago y en las Antillas faltaban en absoluto. Por esta razón, Colón hizo embarcar cabras y ovejas, cuyo transporte era cómodo, por cuanto se trataba de animales poco exigentes en su alimentación que, en general, consistía en alimento seco. Además, a bordo suministraban leche que servía para combatir el escorbuto por cuanto es más rica en vitamina C que la de vaca, también presentes en las bodegas de las 17 naves. Se procuró embarcar preferentemente ejemplares del sexo femenino, mejor si estaban preñadas. Más difícil fue el transporte de cerdos, que necesitaban de una alimentación más rica, que creaban en su entorno un hedor insoportable y que eran, con frecuencia, vehículo de enfermedades transmisibles al hombre. Las Casas dice que “los cerdos no fueron más que ocho, de los cuales se multiplicaron todos los cerdos que hasta hoy han estado y están en estas Indias y que han sido y son infinitos. Y estos animales no se tomaron en Sevilla sino en La Gomera...”, en suma, a bordo de las naves se había creado en poco tiempo... “una pequeña arca de Noé”.

La mayor información para conocer qué animales fueron estibados en las 17 naves del segundo viaje se encuentra en la *Historia de Indias* de Fray Bartolomé de las Casas, en las cartas memoriales enviadas por Colón a los Reyes en 1498-1499, en las cuales se describe la situación creada en la isla Hispaniola después de la llegada de los españoles, así como en las cartas y relaciones de Diego Álvarez Chanca, Michele Cuneo y Guillermo Coma y en la misma relación del *Segundo Viaje*.

Entre los animales transportados y cargados en La Gomera figura una cabra autóctona, más pequeña que la europea y con menos pelo, “madre” de los tres tipos de cabras existentes hoy en las Canarias, a las cuales debe añadirse otras cantidades de ovejas, de cerdos y de vacas así como gallinas con una tipicidad particular. La llegada de estas especies a las islas americanas

fue facilitada por la falta de animales concurrentes sobre el terreno. Ovejas y cabras debían alimentarse con hierbas muy altas, húmedas y con el excesivo calor que los volvía estériles en su primer año de vida en el Caribe. Los animales de pastoreo eran confiados a pastores improvisados los cuales tenían poca experiencia y escaso cuidado de aquellas pobres bestias. Los cerdos, por el contrario, se aclimataron muy bien al nuevo ambiente y las hembras eran muy fértiles, llegando a parir hasta diez lechones a la vez. De forma fácil se fueron aclimatando los vacunos que, superado el problema de la humedad, se aprovecharon también ellos de la abundancia de hierbas. La pollería se “ambientó bien y de forma rápida a su nuevo hábitat”.

De relatarnos la primitiva vida de los españoles en la isla Española se ocupó Oviedo, con expresiones grandilocuentes, en su *Historia General y Natural de las Indias*, donde habla de “tanta abundancia” de animales llegados a las Indias después de ser transportados “a través de tan amplísimos mares”.

EL ALMIRANTE EN LAS CANARIAS POR TERCERA VEZ

En el puerto sevillano, Colón se puso a preparar su tercer viaje que emprendió la ruta desde Sanlúcar de Barrameda el 30 de mayo de 1498, con una doble misión: “ayudar con tres buques a los castellanos de la isla Hispaniola, a cuya misión dedicó tres naves de mayor porte aunque más lentas, y conseguir al fin su propósito principal de llegar a Catay y a Cipango con otra flotilla compuesta por las naves más marineras” que el Almirante había elegido personalmente, interesándose por su estructura, personas embarcadas, material cartográfico y recogiendo también informaciones de cuanto estaba sucediendo en Francia e Inglaterra en el campo de los viajes de descubrimiento.

El mismo Colón esbozó los inicios de aquel itinerario:

Partí en el nombre de la Santísima Trinidad, miércoles treinta de mayo, de la villa de Sanlúcar, bien fatigado de mi viaje, que, adonde esperaba descanso cuando yo partí de estas Indias, se me dobló la pena, y navegué a la isla de la Madera por camino no acostumbrado, por evitar escándalo que pudiera nacer con una armada de Francia, que me aguardaba al cabo de San Vicente. Y de allí a las islas Canarias, de adonde me partí con una nao y dos carabelas; y enbí los otros navíos a derecho camino a las indias Españolas. Y yo navegué al austro con propósito de llegar a la línea equinoccial y de allí seguir a Poniente hasta que la isla Española me quedase al Setentrion. Y llegado a la isla de Cabo Vede, falso nombre porque son atán secas que no vi cosa verde en ellas...

En las *Historias* se lee, con mayor detalle:

... a 30 de mayo del año 1498 izó vela de San Lucar de Barrameda con seis naves cargadas de vituallas y de las otras cosas necesarias para el aprovisionamiento y el socorro de la gente y población de la Española. Y el jueves día 7 de Junio llegó a la isla de Porto Santo, donde oyó misa y allí se paró para proveerse de agua y de leña y de todo lo que tenía necesidad. Y, enseguida que anocheció, aquel mismo día, siguió su camino de vuelta a la de Madera: donde llegó el domingo siguiente 10 de Junio: y allí en la villa de Funchal le fueron hechas muchas cortesías y grata acogida por el Capitán de aquélla isla, por lo que se quedó un poco para proveerse de todo lo que le era necesario, hasta el sábado después del medio día que se dio a la vela...

Puesto que el Almirante conocía la situación de la población española que, poco a poco, en el curso de cinco años se había trasladado a la Hispaniola, se ocupó de cargar en el puerto de partida cuanto pudiera ser útil en su isla, dando preferencia a las vituallas. Habiendo puesto proas hacia Madeira, recuerda Hernando Colón, el Almirante se paró primero en la isla de Porto Santo, donde había tenido ligámenes de amor, de familia, de conocimiento del mar y donde quizás concibió la idea de navegar hacia Poniente. Como escribió Taviani "... fue en Porto Santo donde el sueño de Colón se plasmó en proyecto: el proyecto de llegar a Asia a través del mar tenebroso, hasta entonces inviolado...". En la isla de Porto Santo conocía hasta las piedras de las calles y las hojas de los árboles por haber habitado allí en sus años jóvenes. Ello explica la facilidad con que consiguió hacer agua, madera y todo lo demás que necesitaba, por lo que, llegado por la mañana, pudo trasladarse aquella misma tarde a Madeira. En esta isla permaneció una semana entera, gozando de las ventajas de su gloria con el Capitán portugués, a resguardo de cualquier acto de prepotencia por parte de naves francesas.

Veamos por las *Historias* los ulteriores movimientos de Colón y de sus naves. Dejada Madeira un sábado, "el martes 19 de junio llegaron a La Gomera donde se encontraba un navío francés que había apresado a dos naves castellanas: el cual, vista la armada del Almirante, levó anclas y se hizo a la vela con aquellas...". El corsario del Rey de Francia abandonó su punto de fondeo y se alejó con las dos naves apresadas. Colón creía que las embarcaciones que se alejaban eran buques mercantes normales. Sólo cuanto supo cómo estaban las cosas hizo perseguir a la francesa, que ya estaba lejos con sus presas. Esta salida obligó al pirata a liberar a uno de los barcos españoles, a bordo del cual se encontraban también cuatro marineros franceses que fueron hechos prisioneros y salvados de las iras de la gente que desde la playa había seguido el asunto y quería concluirlo con un baño de sangre. Los franceses debieron la vida a una nueva intervención del gobernador Álvaro de Lugo que no permitió que se molestase a los prisioneros. Después de haber descrito esta aventura sin gloria, el autor de las *Historias* prosigue con estas palabras:

... aligerando su expedición el jueves día 21 de julio (en realidad era junio) se dio a la vela (el Almirante) a la vuelta de la isla de Hierro: y por consiguiente de las 6 naves que conducía en la armada deliberó enviar tres a la Española y él marchó con las otras tres hacia las islas de Cabo Verde, para desde aquí tomar el camino directo para descubrir la tierra firme...

Una descripción muy somera donde la parte más importante de la escala en La Gomera no era tanto la visita a la Señora Bobadilla con fiestas y fuegos artificiales, sino el control de la carga para realizar dos viajes con itinerarios diferentes. El primero, con tres naves, dirigido a la isla de Haití con provisiones que serían bienvenidas y el segundo, con otras tantas al mando del propio Colón, dirigido a descubrir la tierra firme del continente americano meridional.

Las Casas, según cuentan dos autores canarios, escribía que:

El sábado 16 de junio partió (el Almirante) con sus naves desde la isla de Madeira y llegó el martes siguiente a la isla de La Gomera... Aquí en La Gomera el Almirante decidió enviar las tres naves dirigidas a la isla de la Hispaniola, para que si él se retrasaba diesen noticias suyas y alegrasen y consolasen a los cristianos con las provisiones cargadas en las naves y, principalmente, confortaran a sus hermanos, el Adelantado y don Diego, que tenían un gran deseo de saber algo... Tomada, pues, el agua y la madera y otras provisiones, de forma especial quesos, de los cuales hay allí

muchos y buenos... se dio a la vela el Almirante con sus... naves el jueves 21 de junio hacia la ruta de la isla de Hierro, que dista cercas de 15 leguas de La Gomera y es la última de las Canarias hacia poniente.

Tres naves, una de ellas mandada por un primo del Almirante y con su mismo apellido, cargadas de víveres, habrían debido seguir la ruta del primer viaje y apuntar directamente hacia la Hispaniola para aliviar las necesidades de los colonos y para anticipar noticias del Almirante, que se encontraba ya en el mar y había llegado a La Gomera. Desde allí, Colón siguió una ruta más meridional para descubrir nuevas tierras y después regresar a aquella isla en la cual había fundado una ciudad dedicada a la reina de Castilla, como general veneración. Interesante es la alusión de Las Casas a los quesos embarcados en La Gomera, que eran “muchos y buenos”. Gaspar Tejera escribe que la calidad del queso insular ha sido resaltada por diversas fuentes por cuanto formaba parte de “un importante comercio con las embarcaciones que hacían escala en aquella isla, como testifican los treinta quintales embarcados por Pedrarias Dávila en 1513”. El mismo autor recuerda que las embarcaciones de sucesivas expediciones, después de haber hecho una escala en La Gomera para cargar agua, alimentos frescos, carne, pescados y animales vivos, hacían también provisión de queso. Por tanto, se podría pensar que Colón se aprovisionó de este producto desde su primer viaje y aunque el queso no se nombra entre los buenos víveres embarcados en la *Santa María*, la *Pinta* y la *Niña*, no se puede excluir que las tripulaciones, en el curso del viaje del descubrimiento, pudieran haber apreciado un producto particularmente sabroso, hecho preferentemente con leche de cabra. Otro alimento típico de las Canarias era y continúa siendo el “gofio” y es curioso que ni siquiera este alimento sea citado por el Almirante ni por los otros cronistas de los primeros viajes colombinos. Se trata de una harina obtenida de diversos tipos de granos, previamente tostados y luego molidos, que goza de un largo período de conservación, que se hubiera podido llevar fácilmente desde la otra parte del Atlántico.

EL ÚLTIMO VIAJE COLOMBINO HACIA LAS CANARIAS

El cuarto y último viaje de Colón es ciertamente el que nos ha dado menos informaciones sobre la permanencia programada en las Islas Canarias. Lo poco que se sabe lo encontramos en la *Historia* del hijo Hernando, que acompañó a su padre en aquel viaje del año 1502, a diez años de distancia del viaje del descubrimiento.

Colón obtuvo de los Reyes Católicos autorización para establecerse en Sevilla en octubre de 1501 y organizar su cuarto viaje “y tan pronto como llegó allí, aceleró con tanta prisa su armada que, en breve tiempo, fueron puestas en orden de armamento y vituallas 4 naves... con 140 hombres, entre grandes y pequeños, de los cuales yo (Hernando) era uno”. Colón se trasladó al puerto de Cádiz el 9 de mayo de 1502 y desde allí se dirigió al mar abierto el miércoles siguiente.

El 14 de mayo de 1502 en Valencia de la Torre, el Rey Fernando y la Reina Isabel habían firmado una carta dirigida al Almirante en la que está escrito que la misma servía como “privilegio”. En ella se lee el reconocimiento a Colón del único título de “almirante de las yslas y tierra firme que son en el mar océano y la parte de las yndias”. Falta casi toda alusión a las actividades de gobierno y de administración de justicia que estaban definitivamente excluidas de las atribuciones reconocidas anteriormente. Además, los Reyes puntualizaban que en el viaje que se estaba preparando, el Almirante no debía cubrir etapa en la isla Española: en caso de particular necesidad se concedía una breve escala, hoy diríamos una escala técnica, en aquella isla solamente en el viaje de regreso porque, se lee en el documento,

“regresado vos del viaje por donde ahora andáis seamos informados enseguida por vos en persona de todo lo que habéis decidido y hecho, para que con vuestro parecer y consejo podamos proveer sobre lo que mayormente servirá a nuestro servicio....”. Según Taviani, los Reyes Católicos esperaban que Colón encontrase aquel paso hacia el mar de Cipango y de las Indias que constituía la finalidad de su viaje, que completase el primer y verdadero periplo de circunnavegación del Globo y que no le fuese necesario recorrer de nuevo el camino de ida. El Almirante estaba seguro de que los Reyes lo dotarían de una carta a exhibir ante cualquier comandante portugués que lo encontrase a lo largo de sus rutas. Habría escrito también a su hijo, el rey de Portugal, para que dotase de iguales documentos a sus capitanes de mar. Al Almirante le había sido concedido que dejase detrás de sí a uno de sus hijos. En cuanto a los problemas de sus familiares, que Colón había tratado en un memorial, los Reyes se reservaban hablar al regreso del viaje que se aprestaba a realizar y le aseguraban “tener por seguro que vuestra detención había pesado mucho y bien lo habéis visto y lo han visto todos”, confirmando haber querido remediar aquel incidente y estar decididos “a honrarlo y a tratarlo muy bien”. Las compensaciones prometidas habrían sido conservadas enteramente según el tenor de los privilegios que le habían sido concedidos, con la voluntad de continuar honrando a sus hijos y hermanos también en el futuro.

Los primeros movimientos del último viaje trasatlántico de Colón son conocidos. Izadas las velas enfiló hacia las costas marroquíes para procurar dar, dos días después, ayuda a las fuerzas portuguesas asediadas por los moros en la ciudad de Arcila. Pero la ayuda llegó con retraso, cuando los sitiadores ya se habían retirado. También el homenaje de Colón al gobernador portugués fue apreciado y correspondido por el saludo que le hicieron algunos caballeros entre los cuales se encontraban algunos parientes de la esposa portuguesa, originaria de la isla de Porto Santo. La prosa de su hijo Hernando nos facilita algunos detalles con estas palabras:

Después de ello, el mismo día nos hicimos a la vela y llegados a las Canarias el día 20 de mayo fondeamos en Las Islitas (el puerto de las Isletas): y el 24 pasamos a Maspalomas, que está en la misma Isla para tomar allí agua y leña que para el viaje eran necesarias. Así pues le noche siguiente partimos para las Indias con un viaje próspero, como plugo a nuestro Señor.

En la relación del cuarto viaje, conocida en la versión italiana como *Carta rarísima*, firmada por Colón en la isla de Jamaica el 7 de julio de 1503, se cuenta el paso por las Canarias con estas palabras, igualmente concisas:

Serenísimos y altísimos y poderosos Príncipes, Rey y Reina, Nuestros Señores, desde Cádiz pasé a las Canarias en cuatro días, y después a las Indias en dieciséis desde donde escribo a Vuestras Altezas que era mi intención acelerar mi viaje, por cuanto tengo buenas naves así como gente y barcos de carga y que mi ruta me llevaba a la isla de Jamaica.

No son mayores las palabras escritas en el Libro copiador incluso si olvidamos algunas dudas sobre la duración del viaje. Se lee, en efecto, que Colón alcanzó las Islas Afortunadas en 14 días y en la crónica de Pedro Mártir se puede notar que las naves del Almirante llegaron a las Canarias en solo 5 días, “con una próspera travesía”.

El hijo Hernando formaba parte de la tripulación embarcada en las cuatro naves que eran las carabelas *Santa María* y la *Santiago*, ambas de 70 toneladas y las naves *La Gallega* y *La*

Vizcaína de 50 toneladas. Al mando de la última se encontraba el genovés Bartolomeo Fieschi, a cuyo valor debió Colón su salvación y la de sus tripulantes acabados en una playa de Jamaica sobre dos barcos que no podían ya navegar. En la flota del cuarto viaje se contaban otros numerosos genoveses. Los barcos lanzaron anclas en las aguas del puerto de Las Isletas el viernes 20 de mayo. Gaspar Tejera sostiene que en aquel puerto “las naves deberían cargar vituallas de todas clases y ciertamente carne salada y fresca así como azúcar, dejando agua y madera que habían estibado en el fondeadero de Maspalomas”. En los pocos días de permanencia en el puerto de Las Palmas de Gran Canaria, entre el 20 y el 25 de mayo, Colón fue asistido por el Gobernador de la isla don Antonio de Torres y pudo admirar el crecimiento del primer núcleo urbano del Real de Las Palmas, donde ya habían surgido muchos edificios públicos y religiosos, comprendida la pequeña iglesia de San Antonio Abad donde, según la tradición, el Gran Almirante se arrodilló muchas veces para rezar. Colón aprovechó la permanencia para escribir al padre Gorrício una breve carta en la cual recordaba que había llegado a las Canarias con muy buen tiempo, en solo cuatro días, y continuaba agregando: “Y ahora prosigo mi viaje en el nombre de la Santísima Trinidad y espero de El(la) la victoria”.

Abandonado el puerto de Las Isletas, las cuatro naves realizaron un giro por la mitad de la isla de Gran Canaria que mira a Levante, pasando por delante de la bahía de Gando y se quedaron fondeadas en la bahía de Maspalomas, localidad hoy señalada por un gran faro. Allí cargaron agua de una pequeña laguna separada del mar por un cordón de arena que ha permanecido igual hasta nuestros días, agregando la madera recogida en el territorio inmediato de lo que hoy es el Ayuntamiento de San Bartolomé de Tirajana.

Terminadas estas operaciones, Colón dejaba para siempre, tras la estela de sus naves, aquellas islas que le eran familiares desde su juventud y donde había encontrado más de un rostro amigo, ayuda, suministros y consideración por su grado y por sus misiones. En cuatro ocasiones las Canarias fueron el último punto de España antes de enfrentarse al océano. Sobre la orilla opuesta se estaban ya poniendo los fundamentos de una construcción destinada a convertirse en el imperio español, más grande y poblado que la misma Madre Patria, destinado a durar por más de tres siglos y a dejar una impronta duradera en los pueblos de la comunidad americana. Al genovés Colón cupo la gloria de descubrir un Nuevo Mundo y a los españoles el honor de la conquista, flanqueados pronto por los portugueses, los ingleses, los franceses y los holandeses.

LAS CANARIAS EN LOS RECUERDOS DE COLÓN

Las Canarias no fueron solo una base náutica para el gran Almirante. Con mucha frecuencia en sus escritos las llamó Islas Afortunadas, como un recuerdo poético, como tierras extraordinarias, como referencia geográfica, ejemplo de un mundo ideal. Trataremos de ver en qué circunstancias las Islas Canarias volvieron a la mente de Colón y pasaron a sus escritos, más allá de las citas ya presentes en la referencia de los primeros días de navegación de cada uno de sus cuatro viajes, que tuvieron al archipiélago como base náutica para las sucesivas travesías atlánticas. Para ello hemos recurrido a la reseña de los *Escritos* de Cristóbal Colón, efectuada por Consuelo Varela, en la edición italiana de Einaudi que ya hemos citado.

En el *Diario* del primer viaje, en la fecha del 17 de septiembre, podemos leer:

El agua de la mar hallavan menos salada desde que salieron de las Canarias, los aires siempre más suaves. Ivan muy alegres todos, y los navíos, quien más podía andar andava por ver primero tierra. Vieron muchas toninas y los de la Niña mataron una.

En este caso, el parangón con el agua del mar de las Canarias, que parecía a la tripulación más salada que aquella que estaban atravesando, sirve para marcar una diferencia debida a la distancia de aquellas islas. En un mar nuevo, hasta las aguas asumían un sabor distinto y constituía un elemento de comparación, como por lo demás el aire más dulce que el que había quedado detrás de la estela de las tres embarcaciones de Colón, y casi una señal admonitoria del nuevo que se iba a descubrir.

Dos días después, el 19 de septiembre, las Canarias volvieron a ponerse de actualidad al comprobar la posición de las naves. El mar estaba calmado y se habían avistado pájaros

... que no suelen apartarse XX leguas de tierra... Aquí descubrieron sus puntos los pilotos: el de la Niña se hallaba de las Canarias 440 leguas, el de la Pinta 420, el de la donde iba el Almirante 400 justas.

Colón, siguiendo a Toscanelli, tenía una estimación (equivocada) de la distancia a que habrían debido encontrar las nuevas tierras asiáticas, calculada a partir de las Canarias, concretamente de la isla de El Hierro, la más occidental de aquel archipiélago. La diferencia de las distancias observadas por los pilotos tenía cada una diferencia de 20 leguas, que no era poco si se valora con los sistemas modernos. Puesto que en los cálculos colombinos una legua equivalía a 4 millas y siendo la longitud de la milla igual a 1.480 metros, una legua equivale a cerca de 6.000 metros, o sea 6 Km. Las distancias estimadas separaban a cada nave de la otra en cerca de 120 Km., algo así como media jornada de navegación. En los tiempos de Colón, con el sol y con las estrellas se podía calcular, con gran aproximación, incluso a bordo de una nave, la latitud, y por consiguiente la distancia de los Polos, del Ecuador y de los Trópicos. Pero para un cálculo preciso de la longitud, o sea de la distancia de la nave de un punto conocido terrestre (en realidad del meridiano que pasaba por aquel punto), aún se debía esperar hasta la segunda mitad del siglo XVIII, cuando la longitud se pudo obtener con precisión a bordo de una nave utilizando los cronómetros de la “serie H” inventados por el inglés John Harrison.

El día del descubrimiento y el siguiente, otras dos citas del *Diario* colombino nos testifican que las Canarias estaban en el pensamiento del Almirante. Con fecha de 11 de octubre de 1492, la descripción de las nuevas gentes encontradas en Guanahaní, recuerda su desnudez, los cabellos gruesos y además que “... d’ellos se pintan de prieto y d’ellos son de la color de los canarios, ni negros ni blancos...”. Esta breve frase se puede leer en el sentido de que a algunos de los indígenas con los cuales se habían encontrado los españoles les gustaba pintarse la piel de negro y así adornados se habían presentado a los recién llegados. El color natural de su piel tenía un tono análogo al de los habitantes de las Canarias que no tenían la piel ni blanca ni negra y podía asemejarse a aquel color particular que distingue a las poblaciones mediterráneas que viven a las orillas del mar.

Y el día siguiente, cuando en la playa de la isla que acababa de ser descubierta se presentó otra gente, un grupo de personas, ninguna de las cuales estaba pintada de negro, Colón precisaba:

...Y ellos ninguno prieto, salvo de la color de los canarios, ni se debe esperar otra cosa, pues está Lestegüeste con la isla del Fierro en Canaria, so una línea.

Colón confirma cuanto ya había escrito anteriormente, con una explicación banal, puesto que el color de la piel no está ligado a la latitud de una cierta zona sino que depende de muchos otros factores.

El 6 de noviembre, navegando a lo largo de las costas de Cuba, describía así a algunas mujeres después de haberlas definido como de aspecto “inocente y pacífico”: “Y son ellas de muy buen acatamiento ni muy negro salvo menos que Canarias...”.

Evidentemente el particular color de la piel de los habitantes de las Canarias había impactado en Colón y le servía como piedra de comparación al tener frente de sí gente que ningún hombre llegado de Occidente había encontrado hasta entonces, cuyas mujeres, por el momento, parecían tener una piel más clara que las canarias.

El 20 de diciembre, las Islas Canarias permanecían todavía en la mente de Colón, el cual habiendo entrado en un golfo de la isla de Haití, que describe minuciosamente, añade unas consideraciones imaginativas que nos dejan estupefactos por estar muy cercanas a la realidad:

De aquel puerto se parecía un valle grandísimo y todo labrado, que descende a él del Sudeste, todo cercado de montañas altísimas que parece que llegan al cielo, y hermosísimas, llenas de árboles verdes: y sin duda que ay allí montañas más altas que la isla de Tenerife en Canarias que es tenuta por la de más alta que puede hallarse.

La declaración podría parecer, a primera vista, arriesgada, pero en realidad en el centro de la isla de Haití se encuentra el Pico Duarte que mide 3.120 m. mientras que el Pico del Teide en Tenerife llega a los 3.700 m., una diferencia no excesiva si se estima desde lejos. De todos modos lo que se aprecia es que la más alta montaña de las Canarias sirve como comparación respecto de una montaña de Haití.

El 15 de enero, Colón estaba considerando la posibilidad de regresar a España cuando en la zona donde se había parado con las dos carabelas restantes:

Dize que halló mucha yerva en aquélla de la que hallavan en el golpho cuando venía al descubrimiento, por lo cual creía que avía isla al Leste hasta en derecho de donde las comenzó a hallar, porque tiene por cierto que aquella yerva nasce en poco fondo, junto a tierra; y dice que si así es, muy cerca estaban estas Indias de las islas de Canaria y por esta razón creía que distavan menos de cuatrocientas leguas.

No está claro si la hierba a la que el Almirante se refiere son los sargazos que encontró en el viaje de ida, por consiguiente vegetación oceánica y algas de forma análoga, nacidas en el fondo de la bahía en la que las naves se encontraban entonces. Interesante es la hipótesis de que otras islas se pudiesen encontrar hacia levante, extendidas hacia España, lo que significaría que podrían encontrarse más cercanas todavía de lo que Colón había estimado en el curso del viaje de ida. En realidad, navegando hacia el este-noreste, Colón se dio cuenta de que se encontraba en medio del Atlántico, desviado hacia la Península Ibérica, tan sólo el archipiélago de las Azores, ya en manos portuguesas desde hacía tiempo.

Jueves 21 de febrero de 1493, cuando Colón en el viaje hacia España se encontraba a la altura de las Azores, el Diario de Bordo dice:

... y en aquellas islas había padecido tan grave tormenta, y lo mismo le acaeció a la ida hasta las islas Canarias; pero, `pasado de ellas siempre halló los aires y la mar con gran templança. Concluyendo, dize el Almirante que bien dixerón los sabios philosophos que el Paraíso Terrenal está en el fin de Oriente porque es lugar temperadísimo...

En la descripción de los primeros días de navegación de Palos a las Canarias, no aparecen referencias a grave mal tiempo, si se exceptúa la mención al hecho de que Colón no pudo fondear enseguida en la Gran Canaria por las condiciones del mar. Nada que ver con las palabras empleadas para describir la grave tempestad que puso en riesgo la vida de las tripulaciones cuando la Pinta y la Niña navegaban al norte de las islas portuguesas. La cita de las Canarias sirve a Colón para delimitar una vasta zona de mar tranquilo en el cual las naves no encontraron ningún área de grave mal tiempo. Que esto derivaba del hecho de que navegaba hacia el oeste, significaba ir hacia los “extremos de Oriente”, o sea navegar hacia el Paraíso Terrenal, lugar de calma y de delicias y ligado al conjunto de ideas teosóficas y geográficas que estaban en la base de la cultura de Colón.

La bien conocida carta a Luis Santangel, que fue escrita en alta mar con fecha 15 de febrero de 1493, concluye con la nota:

Redactada a bordo de la caravela en la costa de las islas Canarias, el XV de febrero del año cccclxxxiii. Vuestro siervo, el Almirante.

a la cual se agregó una “post data” que explica que a causa del mal tiempo “y encontrándome ya en el mar de Castilla, se alzó tanto viento contrario del Sur y Sudeste que me vi obligado a aligerar las naves: tal que oy deví reparar aquí, en este puerto de Lisboa, lo que fue la cosa más admirable del mundo... Redactada el día 14 de marzo”.

La carta contiene una mentira evidente. El 15 de febrero Colón estaba dejando a sus espaldas la gran tempestad que lo había sorprendido a la altura de las Azores y en aquella fecha se lee que “Ayer, después del sol puesto, comencó a mostrarse claro el cielo de la vanda del Güest, y mostraba que quería de hazia allí ventar... todavía la mar era altísima, aunque iba algo baxándose... Después del sol salido, vieron tierra; parecíales por proa a Lesnordeste...”. El 18 tomó tierra en la isla de Santa María y el 21 la dejó atrás poniendo proa hacia Portugal.

La carta a Santangel no fue redactada a la altura de las Canarias, como indica Colón, sino entre las Azores y Lisboa. Tanto que, con toda probabilidad, fue escrita en las calmas aguas del Tajo y la “post data” contiene una segunda mentira cuando se lee que el Almirante fue empujado hacia las Azores por un fuerte viento de sur-sureste, mientras navegaba en el “mar de Castilla”, por las costas de las Canarias. El motivo de estas dos mentiras unidas es bien sabido: Colón, mientras navegaba por aguas portuguesas, no podía escribir que provenía del oeste, porque de hacerlo así habría revelado el lugar de su procedencia y la de aquellas tierras apenas descubiertas. Una mentira que duró poco por cuanto, a su llegada a Lisboa, una gran muchedumbre visitó su carabela fondeada en el Tajo y Colón fue invitado por el monarca portugués para que le contase el tanto y el cuanto de su viaje. Aquel 15 de febrero las Canarias sirvieron para definir un punto falso de la ruta, un lugar del cual Colón no pasó jamás.

Bartolomé de Las Casas escribió también las noticias del tercer viaje donde se leen con muchos detalles los primeros días del viaje. Entre otras cosas se conoce el paso por la isla de Porto Santo, la parada en Madeira y la siguiente en La Gomera, donde se dividió su formación de seis naves en dos escuadras de tres embarcaciones cada una que hubieran debido llegar a las Indias con rutas y fines diferentes, como emerge de las palabras:

Así pues recogida agua, leña y otras provisiones, especialmente quesos que aquí son buenos y abundantes, el Almirante se hizo a la vela con sus seis naves el jueves 21 de junio, dirigiéndose hacia la isla de Hierro, que dista quince leguas de navegación de La Gomera y que es, de las siete que componen las Canarias, la última hacia poniente.

Estamos frente a una somera descripción de la posición de las siete islas Canarias, de las que la de El Hierro es la más occidental, por consiguiente la más cercana a las costas americanas.

En la relación del tercer viaje, un documento breve y conciso, escrito después de la llegada a Santo Domingo el último día de agosto 1498, y destinado a los Reyes Católicos, las islas Canarias vuelven como determinantes de un simple punto de situación. En efecto, después de la salida de España, Colón escribía:

Y navegué a la isla de la Madera por camino no acostumbrado, por evitar escándalo que pudiera naçer con una armada de Francia, que me aguardaba al cabo de San Vicente. Y de allí a las islas Canarias, de donde me partí con una nao y dos caravelas: y enbí los otros navíos a derecho camino a las indias y a la isla Española. Y yo navegué al austro con propósito de llegar a la línea equinoçial y de allí seguir al Poniente hasta que la isla Española me quedase al Setentríon...

En estas líneas, las Canarias están indicadas claramente por Colón como verdadera y propia base náutica de la cual zarparon dos formaciones navales diferentes: una primera destinada a seguir la ruta que el Almirante había recorrido en el curso del primer viaje y que definió como “la ruta más breve a las Indias”, mientras que él mismo, con otros tres barcos había decidido enfilar el sur hacia la línea del Ecuador y navegar luego hacia el oeste para encontrar otras tierras por debajo de la Hispaniola, que sería fácil de alcanzar desde el momento en que hubiese decidido dirigir proas a Septentríon. Sobre una carta náutica ideal hubiera sido fácil trazar dos rutas distintas hacia las Indias, con origen ambas en las Islas Afortunadas. El relato, poco después, sigue con estas palabras:

Accordóme que, navegando a las Indias, siempre que yo passo al Poniente de las islas Azores cient leguas, allí fallo mudar la temperança, y esto es todo de septentríon en austro; y determiné que, si a nuestro Señor le pluguiese de me dar viento y buen tiempo que pudiese salir de donde estava, de dexar de ir más al austro ni bolver tampoco atrás, salvo de navegar al Poniente atanto que yo llegasse a estar con esta raya, con esperança que yo fallaría allí así temperamiento, como avia fallado quando yo navegava en el paralelo de Canarias, e que, si así fuesse, que yo entonces podría ir más al austro...

La frase que antecede revela el plan de ruta de Colón: abandonadas las Canarias, no habría apuntado hacia el Mediodía ni habría regresado atrás sino que se habría dirigido hacia el oeste hasta encontrarse debajo del archipiélago de las Azores donde, al debilitarse por la acción del

aliso, las temperaturas del aire tienden a aumentar y venir a ser “temperadas” como ya había constatado en sus dos viajes precedentes, navegando a lo largo del paralelo de las Canarias. Sólo cuando hubiese entrado en tal zona “temperada” habría puesto proa al sur. En este caso las Canarias servían para delimitar una zona con un clima bueno y apacible dentro de la cual Colón se proponía navegar al menos hasta que se hubiera encontrado debajo de las Azores. Sólo en aquel momento hubiera apuntado hacia el sur. De la continuación del informe se deduce que la ruta seguida fue hacia el suroeste sin ninguna alusión, por el momento, al archipiélago de Cabo Verde donde sin embargo hizo escala.

La reconstrucción de la ruta para atravesar el Atlántico, según el volumen de Granzotto, nos da a entender que dejadas las islas portuguesas, el Almirante prosiguió entonces durante un trecho hacia el suroeste, apuntando después hacia el oeste, para navegar a lo largo de una línea paralela al Ecuador, siempre en el hemisferio septentrional y, después, nuevamente hacia el oeste-noroeste, hasta encontrar, tras un viaje muy corto, la isla de Trinidad.

En el mismo documento aparecen otras referencias al archipiélago de las Canarias, en la primera fase de aquel viaje, cuando se menciona también el archipiélago de Cabo Verde.

Yo allegé agora d'España a la isla de Madera y de allí a Canarias, y dende a las islas de Cabo Verde; de adonde cometí el viaje para navegar al Austro fasta debaxo de la línea equinoçial, como yo dixé. Allegado a estar en derecho con el paralelo que passa por la Sierra Leona en Guinea, fallé tan grande ardor y los rayos del sol tan calientes, que pensaba de quemar...

En realidad parecería que Colón hubiese navegado a lo largo de la línea del Ecuador, sobrepasándola un poco, tanto al norte como al sur, navegando pues algunos grados más al sur del paralelo de Sierra Leona. Significativas son, a este respecto, las palabras:

Fallé allí que, en anocheçiendo, tenia yo la estrella del Norte alta cinco grados, y entonces las Guardas estavan ençima de la cabeza: y después, a la media noche, fallava la estrella alta de diez grados, y en amaneciendo, que las Guardas estavan en los pies, quince.

Lo de descubrir “de improviso” la Estrella Polar puede significar que, durante algunos días, no la había visto, lo que pudo sucederle también navegando un poco sobre la línea equinoccial, sea por su poca elevación sobre la línea del horizonte como por los vapores del aire y por las nubes. Observar, por parte del Almirante, que la elevación de la Estrella Polar aumentaba rápidamente al continuar la navegación, significa que la proa estaba decididamente dirigida hacia el norte. Las medidas facilitadas por Colón, con los instrumentos que tenía a bordo de un barco que se movía, aunque fuesen tomadas por un ojo entrenado y experto, son solo indicativas. Pocas líneas antes, en este mismo paso, resultó que Colón había descubierto el fenómeno de la declinación magnética, escribiendo: “Cuando allí estoy, hallo que la estrella del Norte escribe un çirculo, el qual tiene en el diámetro cinco grados...”.

La última cita de las Canarias en esta carta a los Reyes de España sirvió a Colón para dar un poco de color a una antigua hipótesis sobre dónde poder situar el Paraíso Terrenal que él consideraba estar en este mundo, como se expresaba en los escritos de los “latinos y de los griegos”, precisando que: “Algunos gentiles quisieron dezir por argumentos, que él era en las islas Fortunate, que son las Canarias, etc.”. Quizás se trataba de una localización demasiado cercana a España, por lo que Colón pensó situarlo en aquel mundo de fantasía, por el cual él

se sentía atraído y del cual consideraba que podía ser él también el descubridor designado por la voluntad divina.

En los fragmentos de las cartas a los Reyes, escritas desde la Hispaniola entre septiembre de 1498 y octubre de 1500, en aquel señalado por Consuelo Varela con la cifra XXVII, Colón manifiesta a los Reyes Católicos que: “desde aquí pueden, en el nombre de la Santa Trinidad, mandar todos los esclavos que se puedan vender y madera de brasil (palo brasil) ... de los cuales (esclavos), si la información que he recibido es verdadera, se me dice que se podrían vender cuatro mil que, por poco que valgan, valdrán veinte millones, y cuatro mil quintales de palo de brasil, que pueden valer otros tantos y el gasto puede ser de alrededor de seis millones, así que, a primer vista, no sería poca cosa cuarenta millones si el negocio pudiera ir así. Y ciertamente, las razones que aducen a propósito parecen válida, puesto que en Castilla y en Portugal y en Aragón y en Italia y en Sicilia y en las islas de Portugal y de Aragón y en las Canarias se consumen muchos esclavos, y creo que ya de la Guinea no vienen tantos... ”.

Se trata de un documento de lectura poco agradable, que ha hecho caer sobre Colón la crítica de ser un esclavista sin escrúpulos. En realidad el Genovés era un hombre de su tiempo, cuando la esclavitud sobrevivía todavía -y sobrevivirá en diversas formas hasta la segunda mitad del ochocientos- en naciones que se proclamaban cristianas. Esclavos se encontraban en Génova, en todos los puertos del oriente mediterráneo, en Venecia, en las costas asiáticas, en las africanas y no menos en las de la Península Ibérica, empezando por Lisboa. Colón era perfectamente consciente, como personaje nacido en una ciudad donde, como recuerda Martini: “había esclavos... y especialmente esclavas circasianas y tártaras que daban tono y esplendor a las familias patricias” y quizás en su alma, todavía medieval, albergaba la superstición “de que los no bautizados era similares a las bestias”. Colón vio esclavos negros tanto en el viaje a La Mina como en su estancia en Lisboa y también “moros” junto a los Reyes Católicos al finalizar la guerra de Granada. Un comercio “deshonesto y fácil”.

No se puede minusvalorar la opinión de Taviani que nos recuerda que la carta fue escrita en un momento en que los Reyes Católicos y sobre todo el ambiente mercantil de Sevilla habían notado que de las tierras descubiertas no llegaba aquel río de riquezas que muchos esperaban. “Era necesario enviar a Europa algo que resarciese los gastos -escribe el más ilustre de los colombinistas italianos- y dispersase la maligna propaganda de la que ya avanzaba el propósito de un total abandono de las Indias. No quedaba otra cosa que un cargamento de esclavos”.

Un primer cargamento de esclavos -parte de los 1.500 capturados y concentrados en La Isabela- fue enviado a España con las naves de Antonio Torres a finales de 1495. Se embarcaron los primeros 500 mejores, varones y hembras y como dice Michele Cuneo, que se encontraban en una de las cuatro carabelas que volvieron a la Patria “murieron de los dichos indios, creo, por el insólito aire, más frío que el suyo, cerca de 200 personas, las cuales enseguida echamos al mar”. Los restantes fueron vendidos en Sevilla con un triste comentario final de Cuneo: “No son hombres de fatiga... ni tampoco tienen larga vida”.

Otra cita de las Islas Canarias se lee en la mitad del fragmento XXXVII de la colección de textos colombinos citados por Consuelo Varela, una carta escrita por Colón a los soberanos católicos para informarles de la rebelión de Roldán y para responder a las quejas y a las acusaciones que se le hacían desde muchas partes. Defendiendo su elección de fundar el primer asentamiento español en Haití, en La Isabela, el Almirante decía:

Allí dijeron que yo había fundado el asentamiento en el lugar peor de la isla, mientras que es el mejor que hay y esto lo dicen todos los indígenas de la isla; y aquellos que decían esto, en su mayoría no habían salido nunca de la cerca de lo habitado más de un tiro de bombardas; no se qué fe pueden dar de lo que decían. Decían que morirían de sed y el río pasa precisamente allí cerca y la ciudad dista de él menos que Santa María en Sevilla del río. Decían, mintiendo, que este era el lugar más malsano, siendo toda esta tierra la más sana y la más rica de agua y la más saludable de aire de cuanta hay bajo el cielo; y se debe creer que es así porque se encuentra en el mismo paralelo y a la misma distancia equinoccial de las islas Canarias las cuales son conformes relativamente a esta distancia, pero no en cuanto a las otras tierras, porque todas son montañas áridas y altísimas y privadas de agua y sin frutos ni trazas de verdor, y no obstante ellas fueron alabadas por muchos sabios por su buen clima.

Resulta difícil pensar que Colón no defendiese el lugar elegido por él para fundar la primera colonia española en las Nuevas Tierras, en la costa septentrional de la isla Hispaniola, aunque La Isabela tuvo una vida breve y fue abandonada prefiriendo la localización donde se fundó Santo Domingo en la costa meridional. Aducía, en defensa de su elección, la opinión de los indígenas, la cercanía y abundancia de agua, la salubridad del aire y, sobre todo, la posición geográfica del lugar elegido. A su entender, La Isabela se encuentra en el mismo paralelo de las Canarias, cuyo clima era reconocido como excepcional, por lo que también la costa septentrional de la isla haitiana debía tener las mismas características.

En realidad no era exactamente así, porque las grandes islas de las Antillas se encuentran cerca de los 20° N mientras que las Canarias están a 28° N, por tanto más septentrionales y tienen un clima mucho más seco que el de las Antillas, derivado de la proximidad de la plataforma continental africana. Las islas americanas soportan, en cambio, el clima húmedo del Golfo de México, uno de los lugares de origen de los grandes huracanes tropicales. Es interesante notar la genérica puntualización que Colón facilita en sus últimos renglones cuando describe las montañas de las Canarias como “áridas y altísimas y privadas de agua y sin frutos ni traza de verdor”, cargando la mano, puesto que cada una de las siete islas Afortunadas tiene una propia configuración y una particular morfología que la hace diferente de las otras, con características ambientales y climáticas que varían notablemente en el interior de la misma área insular.

El documento XXXVIII contiene la autorización conferida por Colón, en nombre de los Reyes Católicos, a Pedro de Salcedo para que este pudiese ejercitar el derecho de privilegio exclusivo y vitalicio para la importación y venta de jabón en la isla Hispaniola. El documento se inicia con la relación de los títulos que correspondían a los monarcas españoles, entre los cuales, después de los de Rey y Reina de Castilla, de León, de Aragón, de Sicilia, de Granada y de Toledo, se relacionan los de “Algeciras, Gibraltar, de las islas Canarias; Condes de Barcelona y Señores de Vizcaya” para concluir con los de Oristano y de Goceano en la isla de Cerdeña. Las Islas Afortunadas son citadas como territorio de la monarquía española con el título de Reino de las Canarias.

La cita que aparece en el documento XLIII, un memorial a los Reyes presentado por Colón con ocasión de las operaciones de reclutamiento para un tercer viaje y de las mercancías a expedir “para el mantenimiento de la gente” que ya vivía en la Hispaniola confirma los contenidos del presente ensayo y toca un tema que ya hemos tratado.

Colón sugería que se comprasen por lo menos dos embarcaciones superiores a las 120 toneladas “así para suplir la carencia de las otras que son demasiado pequeñas”. El Almirante proponía efectuar dos operaciones distintas: la adquisición de las naves más ventajosas en aquel momento para su fletamento y la del enrolamiento de los tripulantes, contratándolos de uno en uno, evitando la práctica de reclutar juntas a todas las personas que ya formaban parte de una tripulación embarcada en una misma nave. El sistema de enrolamiento propuesto parecía a Colón más ventajoso porque creaba un sistema de vínculos personalizados. Después de estas recomendaciones fueron relacionados los alimentos que debían ser embarcados: vino, tocino, aceite, vinagre, quesos, garbanzos y lentejas, habas, pescado salado, miel y arroz, almendras y uva pasa, sin olvidar “las redes para pescar”. Debía ser cargada también pez y estopa, clavos y sebo, planchas de madera, hierro, herreros y otros artesanos “esto es calafates, carpinteros y toneleros y carpinteros y herreros”. Y también se lee:

Además sería conveniente que las naves fuesen cargadas de animales, tanto ovino como bovino y caprino, y que sean jóvenes; y que se tomen en las islas Canarias porque se conseguirán a menor precio y están más cercanas.

La experiencia adquirida en el curso del segundo viaje, cuando se aprovisionó en La Gomera la flota de 17 naves, fue muy positiva. Colón se había dado cuenta de que las cabras jóvenes, ovejas y vacas compradas en las Canarias tenían un precio menor y sufrían menos durante la travesía, que se reducía en al menos una semana, ahorrándose también en los alimentos que debían ser suministrados durante el viaje.

En el Apéndice del volumen de los escritos colombinos figura también el Diario del segundo viaje, escrito en La Isabela entre enero y febrero de 1494. Las Canarias son citadas como base de aprovisionamiento y como verdadero punto inicial del viaje de colonización, según resulta de las palabras del mismo Colón, que dicen:

Zarpé de Cádiz el miércoles 25 de septiembre con la flota y con la gente que Vuestras Altezas mandaron que me fuesen asignadas a fin de que las condujese a las Indias, llevando conmigo artesanos expertos y todos aquellos menesteres que podían servir para edificar villa y ciudades, con todos sus utensilios; y llevé los caballos, los jumentos y las mulas y todas las otras bestias, y simientes de grano y de avena y de todos los árboles de toda clase de frutas y todo en grandísima abundancia.

Llegué a las islas Canarias de Vuestras Altezas el martes siguiente ante que se hiciese de día y de allí partí después de haber avituallado las naves y carabelas. Y desaparecieron dichas islas en el horizonte el lunes siete de octubre, navegando yo de vuelta a esta Ysabela...

Con tono tranquilizador el Almirante confirmaba haber llevado consigo cuanto era necesario para fundar villas y ciudades y cuanto podía servir para la supervivencia de la población que se estaba radicando en La Isabela. La navegación entre Cádiz y las Canarias se había efectuado en una semana y, después de pocos días empleados en completar las provisiones en la isla de La Gomera (no citada...), las naves se dieron al viento para dirigirse hacia las Antillas donde lo esperaban los colonos de la Isabela.

El texto continúa facilitando una síntesis de las exploraciones de otras islas. A una le había dado el nombre de Santa María de Montserrat y en un grupo insular, el de Todos los Santos, cita una isla de forma bastante alargada, a la cual fondeó para “hablar con ellos...”. Quería

hablar con algunos caníbales que se habían acercado en una canoa y entre ellos hubo un encuentro durante el cual fueron heridos tres españoles. Los caníbales fueron capturados y embarcados en la nave del Almirante para ser enviados como regalo a los Reyes Católicos. Siguen algunos detalles sobre este itinerario, con el descubrimiento de pequeños archipiélagos con gran número de islas, extraídos de las palabras de Colón:

Partí de esta isla hacia Septentrión por doce leguas, donde encontré un grandísimo número de islas todas cercanas las unas de las otras, de las cuales señalé en la carta 54 de las que pude tener conocimiento; y allí las hay grandes pero las pequeñas son en mayor número. A todas se puede llegar porque tienen grandes fondos. Distan poco las unas de las otras y todas son pequeñas si se las compara con las Canarias. Son verdes, lozanas y habitadas, pero la mayor parte parecen estériles pero no de metales; no son llanas sino montañosas y escarpadas. A la más grande de todas la llamé Santa Úrsula y a las otras las Once Mil Vírgenes...

Colón estaba costeano el archipiélago de las Pequeñas Antillas, navegando desde el sur hasta el noroeste, en dirección a la Hispaniola y después de haber obtenido los detalles sobre las dimensiones de cada isla, aseguraba que en todas se podían efectuar escalas, que estaban cerca las unas de las otras, que algunas eran “verdes, lozanas y habitadas”, que en la mayor parte de aquellas, que parecían estériles, se podían encontrar metales, esto es oro “que es lo que buscamos”, subraya el Almirante, y que sus dimensiones eran parangonables a las de las Canarias.

En estas cartas se encuentra aún la descripción fundamental de la carta náutica de las islas descubiertas, dibujada por Colón, con la indicación de la “tierra de España y de África y frente a todas las islas descubiertas en el curso de este viaje y del otro. Y allí se encuentran líneas horizontales que indican la distancia de oriente a occidente, y otras verticales para la distancia entre septentrión y el mediodía”.

El último escrito de Colón, presentado por Consuelo Varela, fue redactado el 26 de febrero de 1495 y contiene la Relación de la Navegación a lo largo de la costa meridional de Cuba, en el curso de la cual fue explorada también la isla de Santiago “que los indígenas llaman Jamaica”, también hoy conocida con tal nombre. Colón describe así esta isla: “... (que) mide cien leguas y que es bastante bella y con la forma de un cedro abierto del pie a la copa y mas larga de oriente a occidente que ancha de septentrión al mediodía, así como todas las islas que he encontrado aquí en las Indias. Y más grande que Sicilia y con mucha más tierra porque es altísima y toda cultivable y bastante más fértil que aquella, y con el cielo más apacible y más suave el clima”, para continuar con la descripción de los frutos “aromáticos y más excelentes al gusto de cuantos haya encontrado si se excluye la noble Ysabela”, con centros habitados “extensísimos y todos situados en alto y no a la orilla del mar como en otras partes”. Y, de nuevo, prosiguiendo la descripción, puntualiza que su perfil “sube del mar y va elevándose en forma redonda, hasta alcanzar la cima que parece una gran llanura. En verdad, por la parte del mediodía, la tierra es más alta y áspera. Aquí se encuentra una montaña altísima que yo llamé Cristalino, y mucho más alta que la isla de Tenerife en las Canarias, y todavía verde hasta la cima, y creo que esta cima sube por encima de este aire turbulento, y no se ve, salvo cuando los vientos soplan de una cierta parte barriando a la niebla y a las nubes...”.

Una vez más, la cima del Teide de Tenerife sirve al Almirante como elemento de comparación geográfica con una montaña de Jamaica, con medida de 2.256 metros. La distancia desde el punto de observación y el anillo de nubes que circunda con frecuencia la

cima explican el error colombino que no se daba cuenta de que el Teide superaba a la montaña jamaicana en cerca de 1.500 metros. El error parece tanto más inexplicable porque la cima del volcán canario está desnuda y tiene forma cónica, mientras que la montaña de Jamaica tiene la cima parecida a “una gran llanura” y es verde hasta la cumbre. La única semejanza aceptable parece consistir en el anillo de nubes que circunda tanto la cima del Teide como la de la isla de Jamaica y que no permite la vista libre nada más que cuando “los vientos soplan de una cierta parte, barriendo la niebla y las nubes”.

De todas formas, también en aquella ocasión, a pesar de que las dos montañas tuviesen un aspecto muy diferente y desigual altura, la piedra de comparación entre el viejo conocido y el nuevo recién descubierto es un elemento característico fundamental en la geografía de la isla de Tenerife.

Traductor de la ponencia: Jesús Luna Padilla.

BIBLIOGRAFÍA

- ANAYA HERNÁNDEZ, Luis Alberto. “La creación del Tribunal del Santo Oficio de la Inquisición de las islas Canarias”, Las Palmas de Gran Canaria, Ed. Museo Canario, *Noticias del Museo Canario*, nº14, II Quadrim, 2005.
- AZNAR, Eduardo. *Cádiz y su región en la expansión atlántica*, Cádiz, Servicio de Publicaciones Universidad de Cádiz, 1994.
- AZNAR VALLEJO, Eduardo. “Las relaciones comerciales entre Andalucía y Canarias a finales del siglo XV y comienzos del siglo XVI”, *Hacienda y comercio, Actas del II Coloquio de Historia medieval andaluza*, Sevilla, 1981 y 1982.
- AZNAR VALLEJO, Eduardo. “El mediterráneo atlántico en los orígenes del capitalismo comercial”, Porto, Universid. Do Porto, *Atti del Congresso Internaz. Bartolomeu Dias e a su época*, 1989.
- AZNAR VALLEJO, Eduardo. *La integración de las islas Canarias en la corona de Castilla (1478-1525)*, Las Palmas de Gran Canaria, Ed. Cabildo Insular de Gran Canaria, 1992.
- AZNAR VALLEJO, Eduardo. “Los itinerarios atlánticos en la vertebración del espacio hispánico. De los Algarbes al Ultramar atlántico”, Pamplona, Gobierno de Navarra, *Itinerarios medievales e identidad hispánica. XXVII Semana de Estudios Medievales*, 2001.
- BALDACCI, Osvaldo. “La “taoleta de marteloio” dal Mediterraneo all’ Atlantico”, Sevilla, CNR-Consejo Sup. de Investigaciones Científicas-Escuela de Estudios Hispano-americanos, *Presencia italiana en Andalucía, siglos XIV-XVII, Actas del III Coloquio Hispano-Italiano*, 1989.
- BAROZZI, Pietro. “Esploratori, mercanti e religiosi in Oriente nel Medioevo”, Milano, Ed. Scheiwiller, *Optima hereditas, sapienza giuridica romana e conoscenza dell’ ecumene*, 1992.
- BENSAUDE, Joaquin. *A cruzada do Infante don Enrique*, Libona, Agencia Geral dal Colónias, 1942.
- BONTIER, Pierre y LE VERRIER, Jean, *The Canarian, or the book of the conquest of the canarians in the year 1402 by Messire Jean de Bethéncourt*, Londra, Hakluit Society, traducción y edición de Richard Henry Major, 1882.
- BOURDON, Albert-Alain. *Histoire du Portugal*, París, Ed. Chandeigne, 1994.
- CA’ DA MOSTO, Alvise. *Voyages en Afrique Noire*, París, Ed. Chandeigne-Unesco, 2003.
- CARITA, Rui. *Historia da Madeira (1420-1566)*, Funchal, Secret. Regional de Educaçao, 1989.
- CIMO’, Pino. *Il Mondo Nuovo. La scoperta dell’ America nel racconto dei grandi navigatori italiani del Cinquecento*, Milano, Giorgio Mondadori Ed., 1992.
- COIN CUENCA, Luis. *La investigación que revela la verdadera historia del Descubrimiento*, Fundac. Prov. de Cultura, Diputación de Cadiz, Cuaderno I, s.d.
- COIN CUENCA, Luis. *La carabela colombina La Niña*, Fundac. Prov. de Cultura, Diputación de Cádiz, Cuaderno 3, s.d.
- COLOMBO, Cristoforo. *Giornale di bordo*, Milano, Ed. Nuovo Portico Bompiani, 1985.
- COLOMBO, Fernando. *Le Historie di Cristoforo Colombo scritte dal figlio Fernando*, Roma, Erre Emme, 1990.
- COLOMBO, Cristoforo. *Gli scritti*, (a cura di Consuelo Varela), Torino, Einaudi Edit., 2000.

- COLÓN, Cristóbal. *Los cuatro viajes. El testamento* (a cura di Consuelo Varela), Madrid, Alianza Editorial, 2000.
- CONTI, Simonetta. *Bibliografía colombiana 1793-1990*, Genova, (present. Paolo E. Taviani), Cassa di Risparmio di Genova e Imperia, 1990.
- CUESTA DOMINGO, Mariano. “Cristóbal Colón: etapas de su biografía y en su obra” (art.), Ed. Caja de Burgos, *Cristóbal Colón en la Casa del Cordón de Burgos*, 1998.
- CUESTA DOMINGO, M.^a del Pilar. “El depósito hidrográfico” (art), Tordesillas, Instituto de estudios de Iberoamérica y Portugal, *Descubrimientos y cartografía II*, 1998.
- DARIAS PRINCIPE, Alberto. *La Gomera, espacio, tiempo y forma*, Madrid, Ed. Comp. Mercantil Hispano-Noruega S.A. Ferry Gomera, 1992.
- DELAFOSSÉ, Eustache. *Voyage d’ Eustache Delafosse sur la coste de Guinée, au Portugal et en Espagne (1479-1491)*, París, Ed. Chandeigne, 2004.
- DE LA ROSA OLIVEIRA, Leopoldo. “Francisco de Riberol y la colonia genovesa en Canarias”, *Anuario de Estudios Atlánticos*, n° 18, 1972.
- DOS SANTOS, Ilda. *La découverte di Brésil, Les premières temoignages Choisis et présentés par...*, París, Ed. Chandeigne, 2000.
- DUFOURG, Charles. *La question de Ceuta au XIII siècle*, Hesperis, n° 42, 1955.
- DUVIOL, Jean Paul. *Le Nouveau Monde. Les voyages d’ Amerigo Vespucci (1497-1504)*, París, Ed. Chandeigne, 2005.
- EANES de ZURARA, Gomes. *Cronique de Guinée* (traducción y notas de André Bourdon), París, Ed. Chandeigne, 1994.
- ENDERS, Armelle. *Histoire de l’ Afrique lusophone*, París, Ed. Chandeigne, 1994.
- FARINA, L. F. y TAVIANI, P. E. *General Reference Bibliography on Christofèr Columbus Scholarship*, Roma, The Ohio State University-Soc. Geografica Italiana, 2000.
- FERRO, Gaetano. “La cartografía nautica ligure dalle origini a Colombo”, *Le Americhe annunciate. Viaggi ed esplorazioni liguri prima di Colombo*, Reggio Emilia, Ed. Diabasis, 1991.
- GALLIANO, Graziella. *Le vie del Sudan, op. cit.*
- GALLIANO, Graziella. “Le carte nautiche spagnole dei secc. XVI-XVII conservate a Genova”, Valladolid, Instit. Interuniversitario de estudios de Iberoamerica y Portugal, *Descubrimientos y cartografía IV: grandes viajes descubridores, Seminario Iberoamericano de Descubrimientos y Cartografía*, 2001.
- GIL, Juan. “Los mercaderes florentinos en Sevilla”, *Mundus Novus. Amerigo Vespucci e i metodi dela ricerc storico-geografica, Min.per i Beni e le Attività Culturali-Comitato Naz per le celebrazioni del V centenario del viaggio di A. Vespucci (1501-1502)-CISGE, Atti del Convegno Internaz. di Studi*, Roma-Firenze, nov.2002, Genova, Ed. Brigati, 2004.
- GRANZOTTO, Gianni. *Cristoforo Colombo*, Milano, A. Mondadori Ed., 1984.
- GRIGNANI M., Antonietta. *Navigatio Sancti Brandani, la navigazione di S. Brandano*, Milano, Ed. Bompiani, 1975.
- HUIZINGA, Johan. *L’ autunno del Medioevo*, Milano, Sansoni Ed., 1940.
- LE GOFF, Jacques. *Il Basso Medioevo*, Milano, Feltrinelli Ed., 1967.

- LINGUA, Paolo. *Enrico il Navigatore, un principe cavaliere del XV secolo*, Milano, Camunia, 1994.
- LOBO CABRERA Manuel. “Conquista y Colonización”, Tenerife, Centro de la Cultura Popular Canaria, *Enciclopedia temática y ilustrada de Canarias*, 1999.
- LUZZANA CARACI, Ilaria. “L’espansione genovese del tardo Medioevo e i viaggi di esplorazione”, Reggio Emilia, Ed. Diabasis, *Le Americhe annunciate. Viaggi ed esplorazioni liguri prima di Colombo*, 1991.
- LUZZANA CARACI, Ilaria, “Il ruolo di Amerigo Vespucci nella storia della scoperta dell’ America”, *Mundus Novus, Amerigo Vespucci e i metodi della ricerca storico-geografica, Atti del Conv. Internazionale di Studi, Roma-Firenze, nov. 2002*, Genova, a cura del Ministero per i Beni e le Attività Culturali-Comit.Naz. per le celebrazioni del V Centenario del viaggio di A. Vespucci, (1501-1502)-CISGE, Ed. Brigati, 2004.
- MARTÍN GUZMÁN, Celso. *Las culturas prehistóricas de Gran Canaria* (extracto) s.a.d.
- MARTINI, Dario G. *L’ uomo dagli zigomi rossi. Cristoforo Colombo visto fuori dal mito*, Genova, Sabatelli Ed., 1978.
- MARTINI, Dario G., *Cristoforo Colombo, tra ragione e fantasia*, Genova, ECIG, 1987.
- MARTÍNEZ, Marcos. *Las islas Canarias en la antigüedad clásica: mito, historia, imaginario*, Tenerife, Centro de la Cultura Popular Canaria, 2002.
- PELLEGRINI, Sandro. *Cronache turbolente dalle isole dei Guanci*, Recco, Microart’s, 1997.
- PELLEGRINI, Sandro. *Serenissimi Signori. La corrispondenza dei Consoli genovesi a Cadice (ante 1525-1805)*, Rapallo, Tip.Off.Graf. Canessa, 2004.
- PELLEGRINI, Sandro. *Lazzarotto Malocello, un nome genovese su una carta nautica*, Recco, Me.Ca., 1999.
- PELLEGRINI, Sandro. *Nicoloso da Recco e la riscoperta delle Canarie. Un mercante di spezie alle isole Fortunate*, Recco, Microart’s, 1995.
- PÉREZ EMBID, Florentino. *Los descubrimientos en el Atlántico y la rivalidad castellano-portuguesa hasta el Tratado de Tordesillas*, Sevilla, Escuela de estudios hispano-americanos de Sevilla, 1948.
- PEREZ, Josph. *Isabelle et Ferdinand, Rois Catholiques d’ Espagne*, París, Lib. Arthème Fayard, 1988.
- PÉREZ VIDAL, José. *Los portugueses en Canarias*, Las Palmas de Gran Canaria, Ed. Cabildo Insular de Gran Canaria.
- PREGLIASCO, Marinella. (Introduz. P. E. Taviani), *Antilia*, Torino, Einaudi Ed., 1992.
- SAGARRA GAMAZO, Adelaida. *La otra versión de la historia indiana, Colón y Fonseca*, Salamanca, Universidad de Valladolid, 1997.
- SERRA y RAFOLS, Elías. “Los Mallorquines en Canarias”, 1940-41, *Revista de Historia canaria* (VII).
- STOBEL, Dava. *Longitudine*, Rizzoli, Milano, 1997.
- SURDICH, Francesco. “L’ Oriente”, *Le Americhe annunciate. Viaggi ed esplorazioni liguri prima di Colombo*, Reggio Emilia, Ed. Diabasis, 1991.
- TANGHERONI, Marco. *L’ Italia e la navigazione mediterranea dopo la fine dell’ Impero d’ Occidente*, Milano, Ed. Scheiwiller, 1992.
- TAVIANI, Paolo Emilio. *I viaggi di Colombo. La grande scoperta*, Novara, Ist. Geografico De Agostini, 1998.

- TAVIANI, Paolo Emilio. *La meravigliosa avventura di Cristoforo Colombo*, Novara, Istit. Geografico De Agostini, 1989.
- TAVIANI, Paolo Emilio. *Cristoforo Colombo*, Roma, Soc. Geografica Italiana, 1996.
- TAVIANI, Paolo Emilio. *Cristoforo Colombo, genio del mare*, Roma, Istituto Poligrafico dello Stato, Minist.per i beni Culturali e Ambientali, Comitato Nazionale per le celebrazioni del V centenario della scoperta dell' America, 1992.
- TAVIANI, Paolo Emilio. *Ilha do Porto Santo, patria do projecto de Cristovao Colombo*, Lisboa, Ed. ASA, 1995.
- TAVIANI, Paolo Emilio. "Si perfezionò in Castiglia il grande disegno di Colombo", Sevilla, CNR-Consejo Superior de Investigaciones Científicas-Escuela de Estudios Hispano-americanos, *Presencia Italiana en Andalucía, siglos XIV-XVII, Actas del I Coloquio Hispano Italiano*, 1985.
- TAVIANI, Paolo Emilio. "Jaime Ferrer e il terzo viaggio di scoperta di C. Colombo", Sevilla, CNR-Consejo Superior de Investigaciones Científicas-Escuela de Estudios Hispano-americanos, *Presencia Italiana en Andalucía, siglos XIV-XVII, Actas del III Coloquio Hispano-Italiano*, 1989.
- TEJERA GASPAS, Antonio. *Los cuatro viajes de Colón y las islas Canarias (1492-1502)*, La Laguna, Franciscus Lemus Ed., 2000.
- TEJERA GASPAS, Antonio. *Colón en Gran Canaria (1492-1493-1502). Las islas Canarias en las fuentes colombinas*, Las Palmas de Gran Canaria, Ed. Cabildo Insular de Gran Canaria, 2002.
- TEJERA GASPAS, Antonio y CAPOTE ÁLVAREZ Juan. *Colón y la Gomera, la colonización de la Isabela (Rep. Dominicana) con animales y plantas de Canarias*, Gobierno de Canarias, 2005.
- TORRIANI, Leonardo. *Descripción de las islas Canarias*, Santa Cruz de Tenerife, Goya Ed., 1978.
- VARIOS AUTORES. "Presencia italiana en Andalucía, siglos XIV-XVII", Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos-Consiglio Naz. delle Ricerche-Consejo superior de Investigaciones Científicas, *Actas del I Coloquio Hispano-Italiano*, 1985.
- VARIOS AUTORES. *La enciclopedia temática e ilustrada de Canarias*, Tenerife, Centro de la Cultura Popular Canaria, 1999.
- VASQUEZ de PARGA y CHUECA, María José. *Redescubrimiento y conquista de la islas Afortunadas*, Aranjuez (Madrid), Ed. Doce Calles s.l., 2003.
- VERELA MARCOS, Jesús. *Descubrimientos y cartografía (II)*, Tordesillas, Semin. Iberoamericano de Descubrimientos y Cartografía-Instit. de Estudios de Iberoamérica y Portugal, 1998.
- VERELA MARCOS, Jesús. "La cartografía colombina base de los acuerdos de Tordesillas", Cascais, Patrimonia, *Actas da VIII Reuniao Internacional de Historia da Nautica e Hidrografia*, 1998.
- VERELA MARCOS, Jesús; CARRERA DE LA RED, M. y LEÓN GUERRERO, María Montserrat. *Segundo viaje de Colón. Nueva documentación. Análisis histórico y lingüístico*, Valladolid, Instit. de Estudios de Iberoamérica y Portugal, 1998.
- VERELA MARCOS, Jesús y LEÓN GUERRERO, María Montserrat. *El itinerario de Cristóbal Colón (segunda y tercera parte). Segundo viaje (1493-1496)*, Valladolid, Instit. Interuniversitario de Estudios de Iberoamérica y Portugal, 2000.
- VERELA MARCOS, Jesús. *Castilla descubrió el Brasil en 1500*, Valladolid, Instituto Interuniv. de Estudios de Iberoamérica y Portugal, 2001.

VERELA MARCOS, Jesús y LEÓN GUERRERO, María Montserrat. *Colón, su tesis pezonoidal del globo terráqueo y el itinerario del tercer viaje. La fantasía del Paraíso terrenal*, Valladolid, Seminario Iberoamericano de descubrimientos y cartografía-Instituto Interuniv. de estudios de Iberoamérica y Portugal, 2002.

VERELA MARCOS, Jesús. *Colón y Pinzón descubridores de América*, Instit. Interuniversitario de Estudios de Iberoamérica y Portugal-Universidad de Valladolid, 2005.

VERELA MARCOS, Jesús. “La cartografía en la época de los descubrimientos”, *Cristóbal Colón en la Casa del Cordón de Burgos*, Ed. Caja de Burgos, 1998.

VERLINDEN, Charles Henri. *Le navigateur et les îles Canaries*, Las Palmas de Gran Canaria, Ed. Cabildo Insular de Gran Canaria, 1986.