



Universidad de Valladolid

Facultad de Filosofía y Letras

Grado en Historia

Los descubrimientos geográficos en el siglo XV

Beatriz Rebollar Antúnez

Tutor: Jesús M.^a Porro

Curso: 2015-2016

ÍNDICE

-Introducción	
• 1. El hombre y el movimiento	Pág. 3
-Desarrollo	
• 1. Los antecedentes	
1.1. Un enclave en el norte: La Hansa	Pág. 5
1.2. El Mediterráneo de genoveses y venecianos	Pág. 6
1.3. Las Islas Canarias	Pág. 8
• 2. Exploraciones y descubrimientos geográficos	
2.1. Portugueses, dueños del Atlántico	Pág. 9
2.2. El proyecto colombino	Pág. 14
2.2.1. Travesía y primeros descubrimientos	Pág. 16
2.2.2. Descubrimientos del segundo viaje de Colón	Pág. 18
2.2.3. Tercer viaje y desgracia del Almirante	Pág. 20
2.2.4. Cuarto y último viaje del Almirante	Pág. 22
• 3. La importancia del portulano	Pág. 22
• 4. Las naves	Pág. 25
-Conclusiones	Pág. 27
-Bibliografía general	Pág. 29
-Bibliografía específica	Pág. 30
-Material complementario	Pág. 32

Resumen:

En el presente trabajo abordamos los descubrimientos geográficos realizados durante el siglo XV en el Océano Atlántico por parte de los reinos Castilla y Portugal, analizando los antecedentes que hicieron posible la ampliación de los horizontes geográficos medievales. Además, tratamos brevemente, de señalar los avances científicos que propiciaron el desarrollo de la tecnología náutica así como el auge de los portulanos.

Palabras clave: Descubrimientos, América, África, Océano Atlántico, Cartografía, Cristóbal Colón.

Abstract:

The present project aims to address the geographical discoveries made during the fifteenth century in the Atlantic Ocean by two of the kingdoms of the Iberian Peninsula, analyzing the background that made the expansion of the medieval geographical horizons possible. This assignment also briefly explains the scientific advances that led to the development of marine technology and the rise of the portulan charts.

Key Words: Discovering, America, Africa, Atlantic Ocean, Cartography, Christopher Columbus

INTRODUCCIÓN¹

El objetivo de este trabajo es plantear cómo el siglo XV sería una etapa clave para la nueva concepción que el hombre va a tener del mundo. En pleno Humanismo, el hombre va a comenzar a plantearse nuevos retos e incógnitas para satisfacer deseos de tipo personal (aventuras, fama, gloria) como intelectuales (el desarrollo de nuevas técnicas de navegación que permitan ir más allá de lo conocido, nuevos estudios y la plasmación del conocimiento que será rápidamente difundido por medio de mapas y portulanos), económicos y políticos (los grandes descubrimientos van a ser financiadas no por individuales, sino por las monarquías ibéricas que van a enfrentarse durante el referido siglo a una auténtica carrera de conquista y navegación por aguas atlánticas). El siglo XV y con él las hazañas que castellanos y portugueses han realizado por el temido océano abren un nuevo mundo, un nuevo orden económico y un afán por la aventura del cual toda Europa se va a aprovechar.

En cuanto a la metodología la base del presente trabajo consiste en la utilización de fuentes bibliográficas, distinguiendo entre estudios generales y otros específicos sobre los descubrimientos geográficos y las exploraciones en la Baja Edad Media así como otros relativos a las técnicas de navegación y la cartografía. En cuanto a los mapas, hemos usado dos variantes: las temáticas y algunos ejemplos de cartografía histórica.

1 – El hombre y el movimiento

Podemos afirmar que desde nuestro origen, hombre y movimiento están unidos intrínsecamente. Lo desconocido es un factor que a la vez asusta y atrae. El anhelo del hombre desde la Antigüedad es viajar, conocer nuevas realidades, culturas, formar una vida mejor a la que ya posee.... Hoy en día la tendencia es más fuerte: las personas no permanecemos en el mismo sitio: nos desplazamos para buscar trabajo, para llenar nuestra sed de aventura, para disfrutar de nuestro tiempo libre, etc...

Todo esto es posible gracias al conocimiento y a los medios que existen en la actualidad, pero para llegar a la situación en la que nos encontramos hay que mirar atrás cientos de años cuando las fronteras del mundo eran inciertas, el miedo a lo desconocido dominaba las mentes y el viajar constituía todo un reto realizado preferentemente por aventureros y hombres que soñaban con enriquecerse.

Desde la Antigüedad hay constancia de la existencia de flujos migratorios de pueblos que se debía, entre otros muchos factores, a la necesidad de nuevas tierras o a una sobrepoblación. También encontramos aspiraciones políticas y económicas, como por ejemplo las de Alejandro Magno (356 a.C. - 323 a.C.), las del Imperio Romano, etc...

¹ Las citas utilizadas en este TFG siguen el modelo del Manual de Chicago para Humanidades.

La Edad Media supone un ensimismamiento en el sentimiento aventurero. En la mayoría de los casos el hombre nacería y moriría en el mismo sitio. Los viajes suponen peligros y gastos que muy pocos están dispuestos a correr. Por todo ello la imaginación de los hombres medievales había desarrollado una amplia imaginería que trataba de dar respuestas a todas las incógnitas que los océanos y las tierras lejanas presentaban. En torno a las tierras asiáticas y la masa de agua que las rodea hubo todo tipo de leyendas. Asia era considerada como una tierra donde lo imposible se convertía en posible, estaba envuelta en misterio, incluso se situaba en su extremo el Paraíso Terrenal. Así pues, no es de extrañar que sus aguas estuvieran repletas de monstruos y criaturas pero no obstante con infinita riqueza y exotismo. Los viajeros como Marco Polo también lo caracterizaban como una tierra llena de peligros como el desierto de Lop (Gobi).

El Atlántico y sus islas también fueron objeto de nuevas historias e incluso se ampliaron los mitos y las leyendas antiguas. Especial mención merecen las Islas Afortunadas, pues desde la Antigüedad se las había tratado de localizar siendo representadas en mapamundis y colocadas cerca de las Canarias, como en el *Atlas Catalán*. Otras islas prodigiosas aparecerían representadas en muchos portulanos como en el *Atlas Catalán* situadas al Oeste de Irlanda, donde sus habitantes no morían y que más tarde serían ampliadas en la cartografía. La Isla de las Siete Ciudades también será fruto de numerosas búsquedas, como por ejemplo las del monarca portugués Alfonso V².

El siglo XV será el de los “grandes descubrimientos”. En él se van a dar las circunstancias propicias para que el hombre se atreva a adentrarse en el Atlántico. Desde mediados del XIV el tránsito Mediterráneo dejó de tener tanto peso en las actividades económicas y financieras, pasando lentamente el centro de gravedad al Atlántico empezando con la exploración y de reconocimiento de las islas Canarias, siendo ya en el siglo XV cuando se produjo la conquista y explotación sistemática. El reconocimiento de la costa africana por parte de los portugueses respondió a una necesidad económica, la de encontrar una ruta directa hacia la India circunnavegando África³.

² VIGNERAS, Louis André. *La búsqueda del paraíso y las legendarias islas del Atlántico*. Cuadernos colombinos, nº6, Valladolid, 1976.

³ Nota introductoria: como bibliografía general se puede consultar BOORSTIN, FERNÁNDEZ ARMESTO (*los conquistadores del horizonte*), AZNAR, FAVIER, HERRMAN, LADERO (2), VV.AA (*Historia Universal de las exploraciones*) y ZUMTHOR.

DESARROLLO

1 – Los antecedentes

Antes de analizar las rutas transitadas en el siglo XV hay que mencionar la importancia que tuvo en los posteriores descubrimientos la alianza de mercaderes germanos en torno al Mar Báltico, en el desarrollo naval y comercial; la expansión de genoveses y venecianos por el Mediterráneo, aventurándose también a diversas expediciones en el Atlántico, de las que no salieron muy favorecidos; y las luchas de conquista por el archipiélago canario, que supondrá después para Castilla un punto estratégico de donde saldrán las expediciones antes de emprender el largo y sistemático camino hasta el Nuevo Mundo.

1.1 - La Hansa

Hasta mediados del siglo XI, las rutas del Atlántico norte en las que se englobaban sus mares interiores, es decir, el Mar del Norte y el Mar Báltico, estaban dominadas por los vikingos y su comercio. Esta hegemonía de los pueblos nórdicos se va a ir diluyendo con la consolidación de los reinos cristianos y la desaparición de sus rutas comerciales ante el avance del pueblo cumano hacia Oeste.

Sin duda, los principales beneficiarios de esta situación fueron los pueblos germanos, que desde el siglo XII comenzaron a colonizar y asentarse en las tierras del centro y este europeo⁴, fundando, a su vez, ciudades portuarias a lo largo de la costa sur del Báltico. Con el objetivo de conseguir monopolizar el comercio, éstas van a ir creando lazos de unión entre ellas hasta que finalmente, en 1370, se establezca la llamada Hansa. Este vocablo, de origen germánico, designaba en un principio a un conjunto de mercaderes que residían en el extranjero pero, rápidamente, su uso se va a extender y con él se va a empezar a designar a los comerciantes de estas ciudades portuarias. Finalmente se aplicara a la asociación que éstas van a formar. El principal motivo de esta alianza era la defensa de sus intereses frente a la competencia británica, italiana y de los Países Bajos así como conseguir una serie de privilegios y beneficios mercantiles.

Lübeck, cuya fundación data de 1143, fue la ciudad que dirigía la confederación. Su construcción corresponde a la necesidad de poseer un puerto entre el mar Báltico y el del Norte. La liga acabó englobando a unas ochenta ciudades de rango imperial junto con un centenar de otras de rango inferior.

Aunque autónomas, la soberanía de estas ciudades depende de un príncipe alemán. Su administración efectiva está en manos de los mercaderes quienes, inherentemente, tratan

⁴ Este proceso se conoce como el *Ostsiedlung*, desarrollándose desde comienzos del siglo XII hasta finales del XV.

de beneficiar sus propios intereses. Además, había una asamblea general o *Hansetage*, en la que se reunían los representantes de cada miembro de la liga para tratar de implantar una política común económica.

Para mejorar la estructura operativa se fueron creando *kontors*, nombre que designa a las factorías comerciales y que recuerdan a las establecidas por los fenicios en la Antigüedad. El *kontor* era un recinto amurallado donde se levantaban las casas de los comerciantes, las oficinas y los almacenes de las mercancías. Constituía una unidad autónoma aparte, aislada completamente de la población local, cerrándose por la noche las puertas de su recinto. Tampoco encontramos más relaciones con la población autóctona que no fueran comerciales, siendo escasos los matrimonios con las mujeres locales. Esta falta de contacto llama la atención, y más si lo comparamos con la mezcla de gente y costumbres que se produjo en otros lugares, como por ejemplo en la América española. No hubo pues ninguna mezcla cultural ni social, limitándose las relaciones al mundo de los negocios. Entre ellos destacan cuatro: el de Londres, conocido con el nombre de *Steelyard* y del cual eran dependientes otros seis *kontors* menores situados en el litoral británico; el *kontor* de Brujas, en el cual no se delimitó nunca una zona para los mercaderes germanos debido a su gran número, sino que vivían dentro de la ciudad pero seguían manteniendo su jurisdicción, sus derechos, etc...; el de Novgorod, en la actual Rusia, que ya servía como nodo comercial para los vikingos; y el de Bergen, en Noruega, fundado en 1360. La administración del *kontor* era llevada a cabo por una persona que residía dentro del mismo y que era elegida entre los mercaderes residentes. Además, esta especie de “presidentes” se encargaban de negociar con las autoridades todo tipo de privilegios comerciales, e incluso se les garantizaba su propia jurisdicción en el *kontor*, por lo que cualquier delito cometido por un germano debía pasar por las leyes hanseáticas, no por las de la ciudad en la que se asentase⁵.

En cuanto a su comercio por el Báltico, la liga transportaba de este a oeste materias primas y alimentos, con un valor no muy alto, a excepción de ciertos productos como las pieles originarias de Rusia. La ruta contraria se dedicaba a manufacturas, especias, plata, vino, etc... Se necesitaba pues, una embarcación que pudiera transportar un elevado número de tonelaje. Para ello usaban la *coga* o *cog* un buque carguero de una única vela rectangular que podía transportar unas 150 toneladas y medía entre 25 a 30 metros. Sin embargo, era una nave lenta y que necesitaba de aguas profundas para no encallar.

1.2. Comienzos de la expansión europea: genoveses y venecianos.

En el ámbito del Mediterráneo hay que hablar de dos repúblicas establecidas en la Península italiana: la veneciana, bañada por el mar Adriático y la genovesa, en el mar de Liguria. Ambas se dedicaron casi exclusivamente al comercio marítimo, y no dudaron en ir más allá de su ámbito geográfico. Su principal actividad económica dará fama a

⁵ MARTÍN MARTÍN, José Luis. *La Hansa*. Historia 16, Madrid, 1997.

sus navegantes y comerciantes; fueron dos de los focos de la actividad cartográfica bajomedieval (el tercero estuvo conformado por el eje Barcelona- Mallorca) siendo los tres ámbitos principales de realización de los primeros portulanos. Repúblicas de similar origen pero con numerosas diferencias, van a disputarse el tráfico comercial y las rutas.

La Republica de Venecia se convirtió en unas de las potencias más poderosas económicamente de la baja Edad Media. Tras su independencia del Imperio Bizantino en el siglo IX, la Serenissima Repubblica di San Marco convirtió su necesidad de comerciar (debido a su escaso territorio continental) en su máxima fuente de ingresos. Con gran tradición mercantil en el Adriático, aprovechando la debilidad del Imperio, la República se comprometió a reavivar el comercio del Mediterráneo oriental. Para ello contó con una gran reducción de impuestos hasta, finalmente, una completa exención fiscal. La religión también abrió a Venecia grandes oportunidades económicas; gracias a las Cruzadas los puertos y mercados del Levante fueron dominados por mercaderes venecianos. Se convirtió en la intermediaria entre Europa y Oriente Medio. Este papel de principal potencia comercial fue en parte gracias a la oligarquía dirigente, la mayor parte de cuyos componentes fueron mercaderes, que no desviaron sus fondos a empresas de conquista o de expansión religiosa, centrándose únicamente en los asuntos económicos. El comercio era primordial para el Estado, por lo que encontramos numerosas medidas que tratan de protegerlo y fomentarlo. Sin pretensiones expansionistas, van a fundar una serie de factorías o *fondaci* en torno a su territorio, en las que el grupo dirigente ejercía un eficiente control político y económico.

En cuanto a los productos con los que comerciaban, las especias siempre fueron uno de los artículos más importantes para la República, convirtiéndose en su principal distribuidor; pero también comerciaban con los productos regionales de cada zona; llevaban a los peregrinos a Tierra Santa, les buscaban alojamiento, les ayudaban a cambiar la moneda y hasta inspeccionaban y contrataban los distintos transportes que estos tuvieran que usar en sus travesías. Tal fue su importancia que, a diferencia del resto de ciudades y reinos europeos, la prohibición papal en la que se cuestionaba comerciar con reinos infieles no la afectaba, aunque hay que aclarar que esta dispensa se violó en numerosas ocasiones.

A diferencia de la republica veneciana, la de Génova va a desarrollar una actividad comercial más ligada a la violencia y, por lo tanto, la piratería tuvo más presencia. La oligarquía dirigente no va a estar tan ligada al comercio como la anterior, sino que su principal preocupación fue la conquista de nuevas tierras así como las recompensas que estas traían consigo. Estos factores llevaron a que sus posesiones desarrollaran una soberanía ajena a la central, sin ningún tipo de control económico y escasamente político.

Contaba con colonias o *fondaci* en ámbitos más alejados que las que poseía Venecia, pero su independencia política las hará más frágiles y por lo tanto, su duración será mucho menor, siendo a finales del siglo XV cuando el imperio turco consiga hacerse

con sus posesiones en el Mediterráneo Oriental y en el Mar Negro, algo que no le ocurrirá a Venecia hasta el siglo XVII.

Cabe destacar la alta presencia genovesa en el litoral de la Península Ibérica, en el que se asentaron mercaderes, banqueros, armadores, etc... uniéndose a las familias ricas locales. De esta manera, se extenderán rápidamente las técnicas de navegación y comercio que serán claves para la expansión castellana y la portuguesa en África y el Nuevo Mundo. Pero no sólo modificaron la forma de entender la náutica, sino también las costumbres sociales se modifican.

En cuanto a la anteriormente referida prohibición papal, Génova comercia de manera constante con el mundo del Magreb e incluso estableció *fondacis* en su territorio. Llama la atención la expedición dirigida por los hermanos Vivaldi y financiada por Tedisio Doria en 1291, con el objetivo de circunnavegar África para llegar a la codiciada India. Sin embargo, la pista de los hermanos desapareció a la altura del cabo Nun, al sur de Marruecos. En ese año los perdieron su último bastión en Tierra Santa y, lentamente, los musulmanes fueron obstaculizando el acceso de los cristianos a la ruta de la seda, hasta proceder a su cierre lo cual obligó a los estados del sur de Europa a plantear una ruta alternativa para comerciar con el lejano Oriente⁶.

1.3. Las Islas Canarias

La presencia francesa en el archipiélago comenzará a principios del siglo XV, aprovechando que aún no se habría producido su conquista. En 1402 se realiza la primera expedición colonizadora a manos de los caballeros franceses Jean Béthencourt y Gadifer de la Salle. Saliendo el primero de mayo de La Rochelle con tres naves y unos ochenta hombres, llegan el 22 de julio a Lanzarote, donde proclaman su señorío. No van a encontrar mucha resistencia por parte de la población local, hecho que favorecerá el asentamiento de los campesinos normandos que con ellos venían pero que aun así no se van a sentir cómodos: se les había prometido una tierra fértil y una riqueza inmediata que no encuentran; además al llegar soportan un clima al que no están acostumbrados y los víveres van disminuyendo paulatinamente. Desde Lanzarote se navega hasta Fuerteventura, conquista que les ha de durar varios años (1402-1405). La razón viene dada por la división interna entre Béthencourt y Gadifer además de que los problemas anteriores se agudizaron y se necesitaba más efectivos para la ocupación. Por ello, la expedición se retira a la asegurada Lanzarote y Béthencourt regresa a Normandía con la misión de traer nuevos hombres más aptos para colonizar las tierras y llevar a los hombres descontentos y amotinados de regreso.

Una vez en Francia trata de conseguir financiación de la corona francesa, pero Carlos VI no puede destinar nada a la empresa de Béthencourt, por lo que este hace escala en Sevilla, con el objetivo de reunirse con el monarca castellano Enrique III. A cambio de

⁶ FERNÁNDEZ ARMESTO, Felipe. *Antes de Colón: exploración y colonización desde el Mediterráneo hacia el Atlántico*. Cátedra, Madrid, 1993.

una financiación, el francés entrega las Canarias como feudo al rey castellano, manteniendo el primero el título de señor de las *Islas de Canaria*. Béthencourt regresa a Lanzarote en abril de 1404, tras un período de ausencia de casi dos años en los que los motines y guerras asolaron la isla. Tampoco mejora la situación el hecho de que Béthencourt haya sido nombrado señor por parte del monarca castellano ni que Gadifer tenga que compartir el poder con el recién regresado.

Tratando de dejar a un lado las diferencias, ambos hombres organizan de nuevo la conquista de Fuerteventura pero las disensiones por el poder que Béthencourt ha conseguido hacen que dejen de lado la misión y pongan rumbo a Sevilla, donde la Corona respalda los poderes y derechos de Béthencourt ante los de Gadifer de la Salle. Viendo imposible que sus aspiraciones se vieran comparadas a las de su compañero, la Salle se retira a Francia, dejando a Béthencourt como único beneficiario de la situación. Finalmente se produce la definitiva conquista de Fuerteventura, La Gomera y El Hierro. Lejos ya de las Canarias va a vender sus derechos sobre al señorío de las islas⁷ al conde de Niebla.

Se abre un periodo de disputa del territorio entre lusos y castellanos por la posesión de las islas que durará hasta el comienzo de la segunda mitad del siglo XV, siendo Portugal el reino que saldrá perdiendo del enfrentamiento. Tampoco se logró una total conquista de las islas restantes por parte de los castellanos hasta casi finales de siglo, siendo Gran Canaria derrotada en 1483, La Palma en 1493 y Tenerife en 1496. A partir de entonces las Islas Canarias serán un punto de escala imprescindible para las posteriores aventuras transatlánticas de los castellanos⁸.

2 – Exploraciones y descubrimientos

2.1 - Portugueses, dueños del Atlántico

Bien podríamos pensar que los antecedentes que hicieron posible la navegación por el Atlántico se encuentran en las empresas realizadas en el Mediterráneo y en las aguas del norte de Europa, sin embargo, éstos se hallan como pensaba Magallanes (1480-1521), en los avances marítimos realizados desde el siglo XIII por la “Europa Intermedia” que englobaba la parte septentrional, suroeste y oeste de la Península Ibérica, la parte septentrional de Francia, el litoral de las actuales Bélgica y Países Bajos, y por último el sureste de Irlanda y suroeste de Inglaterra. Estas zonas contaban con una amplia red de puertos destinados al flujo comercial cuyas travesías, en la mayoría de los casos, no

⁷ A excepción de Fuerteventura

⁸ Para la importancia estratégica de las islas y su asimilación vid. RUMEU DE ARMAS, Antonio. *La exploración del Atlántico por mallorquines y catalanes en el siglo XIV*. Anuario de Estudios Atlánticos, nº10, Madrid, 1964 y MORALES PADRÓN, Francisco. *Los descubrimientos en los siglos XIV y XV y los archipiélagos atlánticos*. Anuario de Estudios Atlánticos, nº10, Madrid-Las Palmas, 1971.

superaban las dos semanas. De entre los centros más activos podemos destacar el que articulaba el comercio más septentrional, es decir, el de Bristol especializado en la industria textil, productos minerales como el estaño y el plomo, madera para la industria naval, etc... Más al sur encontramos el puerto de Nantes que comerciaba con Castilla, Portugal y al norte del Canal de la Mancha. Otro puerto importante en la zona francesa sería el de Burdeos. En el norte de la Península Ibérica destaca Vizcaya debido, sobre todo, al comercio del hierro y la madera que va a permitir un gran desarrollo en la construcción naval; en el noroeste hubo dos bastiones: uno en Castilla, que era el de La Coruña; y otro en el reino de Portugal, que se hallaba en Oporto. Finalmente el ámbito del suroeste peninsular se extendía desde el Cabo de San Vicente a la Bahía de Cádiz, que comerciaba tanto con el Mediterráneo como con la Europa Atlántica.

Pero sería en el reino de Portugal, durante el siglo XV, donde comenzaría la exploración sistemática del Atlántico. En 1418 el navegante João Gonçalves Zarco llegó a una isla del archipiélago de Madeira, bautizándola como Porto Santo. Un año más tarde las exploraciones portuguesas llegaron a la isla que da nombre al archipiélago. Sin embargo, la explotación de los terrenos descubiertos no se realizaría hasta más adelante, pues la Corona estaba invirtiendo todos sus esfuerzos en la quimérica conquista de las Canarias. Más éxito tendrían los lusos en su interés por hacerse con las islas de las Azores, en donde la tradición e imaginaria medieval había situado islas míticas como la Atlántida, la isla de las Siete Ciudades o la Isla de San Brandán. A partir de 1427 el estacionamiento y llegada de naves a estas islas va a ser continuo pues servían como punto de repostaje; sin embargo y como sucedió con el archipiélago de Madeira, la colonización no fue inmediata.

A partir de la tercera década de siglo, las miradas estaban puestas en la costa africana, sobre todo a partir de 1434 hasta 1460, etapa en la que se llevaron a cabo numerosas expediciones a iniciativa del infante don Enrique (1394-1460), *el Navegante*⁹. El desastre económico que se abrió en el reino portugués tras la conquista de Ceuta por parte de los castellanos planteó un debate en el seno de ese reino sobre la dirección en la que debía extenderse su acción, siendo el infante defensor de conquistar el litoral africano hacia el sur. Con una posición bastante complicada para acceder al trono, el infante se convirtió en el principal financiador y organizador de la exploración y descubrimiento que se llevó a cabo entre el cabo Bojador y Sierra Leona, además de la colonización de islas ya descubiertas como las Islas Madeira, Azores y Cabo Verde. El primero de los viajes que le dieron tan merecida fama data de 1432. “Es posible [...] que obedeciese a vagos rumores procedentes de marinos desconocidos que pretendían haber visto tierra en medio del Océano; como lo es también que el príncipe fuese estimulado por cartógrafos de rica imaginación que poblaron el Atlántico de numerosas

⁹ Cabe apuntar que este nunca realizó un viaje por mar pero se ganó su apodo gracias a ser el principal promotor de estas empresas.

islas; y finalmente, cabe asimismo que la idea de la forma esférica de la Tierra le impresionara hasta el extremo de incitarle a dirigir la mirada hacia el Oeste.”¹⁰

En 1434 Gil Eanes dobló el Cabo Bojador tras más de una decena de intentos fallidos, aunque la tierra descubierta distaba mucho de lo esperado ofreciendo más peligros para la navegación que ventajas. Sin embargo, con tal hazaña no solo se superaba una barrera geográfica, sino también una moral ya que el Cabo Bojador había representado para los lusos un obstáculo insalvable; allí comenzaba el “mar tenebroso” donde los barcos encallaban y se quedaban pegados en sus aguas, los supuestos monstruos marinos asustaban a los navegantes, las corrientes eran peligrosas y los hombres se quemaban por el sol.

Años después, en 1441 se amplió la ruta con Nuno Tristão, con quien se alcanza el Cabo Blanco y a continuación la bahía de Arguim. Estas expediciones serían muy productivas en la explotación y comercio de esclavos negros, creándose la primera factoría portuguesa en Arguim, además de estimular la exploración interior de la zona y conseguir pequeñas cantidades de oro. Este negocio atrajo a una gran cantidad de hombres que, bajo pago de licencia y la entrega de una cuarta parte de sus ganancias al monarca portugués, podían llevar a cabo empresas comerciales en la zona. No sólo portugueses sino también andaluces se embarcaron en este periplo, si bien hay que decir que los últimos decidieron emprender dicha empresa sin pagar lo acordado al rey de Portugal, hecho que provocó serios conflictos entre ambas coronas.

Para poner fin a tal ofensa se firmó un acuerdo en 1454 entre dichos reinos aunque, en realidad, la corona castellana nunca puso trabas a los andaluces, que continuaron con sus desmanes. La guerra de sucesión castellana (1475-1479) sirvió para que Isabel la Católica concediese licencias de comercio y patentes de corso a los andaluces, más que dispuestos a enfrentarse a los marinos lusos. El tratado de *Alcáçobas-Toledo* pone punto final a las disputas que se venían gestando desde hacía más de tres décadas en el Atlántico disponiéndose que el espacio africano situado hacia el sur de las Canarias quedaba reservado para Portugal permaneciendo ese archipiélago bajo soberanía castellana¹¹.

La predisposición de don Enrique a financiar exploraciones por la costa africana va a llevar a numerosos hombres de negocios italianos a proponerle nuevos viajes y empresas. Será en 1451 cuando el genovés Usodimare consiga financiación para una expedición hasta Guinea, la cual no le proporcionó muchos beneficios, viéndose en la situación, cinco años más tarde, de volver a partir hacia esa costa, obteniendo esta vez una mayor rentabilidad. Usodimare aseguraba que en su travesía se había quedado a menos de trescientas millas del reino del Preste Juan en Abisinia, pero que tuvo que volver debido a las actitudes hostiles de los nativos. No obstante, es probable que no

¹⁰ Herrman, Paul. *Historia de los descubrimientos geográficos: 1, De la prehistoria al final de la Edad Media*. Barcelona: Labor, 1968. Pág. 472

¹¹ PEREZ EMBID, F. *Los descubrimientos en el Atlántico y la rivalidad castellano-portuguesa hasta el Tratado de Tordesillas*. Escuela de Estudios Hispano-Americanos, Sevilla, 1948.

llegase a la ciudad de Cantor. Por otro lado, don Enrique financió al veneciano Cadamosto una empresa a Madeira pero la presencia de hombres de negocios en la isla hace que éste continúe su travesía hasta Arguim y poco después llegue a Senegal, aunque no se exploró su interior hasta casi diez años más tarde a través del Gambia.

Siguiendo con esa ruta, el objetivo luso era circunnavegar África para acceder a la India, el siguiente descubrimiento de los portugueses será el de las Islas de Cabo Verde (1456-1462). Por su parte, la última expedición que el infante don Enrique financió fue la de Pedro de Sintra en 1460, quien alcanzó las costas de Sierra Leona abriéndoles paso al interior de Guinea. Nuevos peligros aguardaban a los portugueses, quienes tenían que navegar en pésimas condiciones debido a las espesas nieblas, los vientos variables y litorales con bajos fondos. Para evitar que estos vientos provocasen naufragios los marinos se veían obligados a alejarse de la costa en dirección sur, aprovechando los vientos alisios que les ayudaban a dar la vuelta y dirigirse de nuevo hacia las islas de Cabo Verde y Azores¹².

Cabe mencionar que en 1474 Portugal consulta con el reputado sabio y humanista florentino Paolo dal Pozzo Toscanelli (1397-1480), que gozaba fama en el estudio de la cosmografía, cuál podía ser la ruta más corta para acceder a la India, a lo que el florentino responde que era probable llegar a la costa oriental de Asia cruzando el *mar tenebroso* en dirección al oeste. Sin embargo, y por suerte para los castellanos, lo anterior referido quedó en una simple consulta pues el Estado estaba interesado en explotar la ruta africana, por lo que se dio prioridad a esas expediciones.

Sera en 1481 cuando zarpe del puerto de Lisboa una gran flota dirigida por Diogo de Azambuja con la misión de establecer una *feitoria* en São Jorge da Mina, en la Costa de Oro, actual Ghana. El emplazamiento de esta fortificación era esencial ya que además de dirigir el comercio de las zonas circundantes, servía como base militar salvaguardando las posesiones portuguesas frente a Castilla. Otra de sus funciones era la de base de establecimiento desde donde salían las expediciones hacia el sur, y es que los portugueses seguían empeñados en alcanzar la ruta de las Indias circundando África.

En 1482 una expedición dirigida por Diego Cão salió de São Jorge da Mina arribando a la desembocadura del río Congo, estimándose que llegaron a alcanzar el Cabo de Santa María, situado en Angola. Su éxito en aquella empresa le garantizó en 1485 la financiación de una nueva expedición con la que consiguió llegar a Walvis Bay hasta el Cabo Padrão, en Namibia.

En 1487 la Corona portuguesa confió a Bartolomé Díaz la misión de encontrar un camino marítimo a la India, cada vez más convencidos de que el Índico no era un mar interior. No obstante, también se contemplaba la posibilidad de que si esta ruta era posible habría muchas probabilidades de que el valor comercial de las especias menguase debido a la larga duración de la travesía y a las condiciones extremas a las que se expondrían los productos. Con un comienzo de viaje excepcional, Díaz llegó a

¹² ALBURQUERQUE, Luis. *Historia de la navegación portuguesa*. Mapfre, Madrid, 1992

Cabo Cross y el día de Nochebuena desembarcó en Angra Pequena. Tras la festividad volvieron a la mar, alejándose cada vez más de la costa por miedo a encallar sus carabelas debido al mal tiempo tomando rumbo al sur. Cuando la tempestad amainó la expedición se dirigió al este llegando, a principios de febrero, al llamado río do Infante, actual Great Fish River en Sudáfrica, entre Puerto Elizabeth y East London. En febrero de 1488 había sobrepasado unas doscientas millas del punto más meridional africano. A su vuelta Díaz bautizó el Cabo de Buena Esperanza como Cabo Tormentoso.

Por fin el anhelo de don Enrique se había hecho realidad, se había bordeado la costa suroccidental de África, y se había encontrado la ruta marítima a la India. La muerte repentina de Juan II ralentizó el proyecto de tal forma que hasta 1497 no se envió una nueva expedición, al mando de Vasco da Gama. Cuatro naves con 150 hombres salen el 8 de julio de 1497 de Lisboa, haciendo escala en la isla Santiago, el 8 de noviembre llegaron a la bahía de Santa Elena, a mediados de diciembre pasaron el Cabo de Buena Esperanza, el 10 de enero se sitúan en Terra de Boa Gente¹³, y a finales del mes de enero atracan cerca de Zambeze para descansar¹⁴.

Hasta el 24 de febrero la expedición no volverá a echarse a la mar recorriendo ahora la costa de Mozambique. En ese momento los lusos entraron a competir con las navegaciones árabes y su comercio, siendo dos episodios los más llamativos: el de Mozambique y el de Mombasa. Su suerte no fue la misma en Melinde¹⁵ donde se les acogió de buen agrado y el sultán encomendó a uno de sus pilotos¹⁶ que les guiase hasta Calicut, la Ciudad de las Especies. Así pues, guiados en su travesía hasta la India, Vasco da Gama llegó a Calicut el 20 de mayo de 1498 donde permanecieron hasta el 29 de agosto. El 7 de enero regresan a Melinde con una tripulación menguada debido a la enfermedad del escorbuto. La primera nave que arribó en Lisboa lo hizo el 10 de julio bajo el mando de Nicolau Coelho y el piloto Pêro Escobar. Vasco da Gama, no obstante, no llegaría hasta finales de agosto, debido a que se vio obligado a parar en las Azores. A su regreso fue recibido con el título de *almirante-mor dos Mares das Índia*, otorgándosele una pensión vitalicia y hereditaria de trescientos mil reales.

Además de estas expediciones, los monarcas portugueses organizaron otras muchas en búsqueda de islas y tierras que, como mencionamos anteriormente, vivían en el imaginario de la época. Es posible que no haya constancia de muchas de ellas, no obstante, algunas se pueden probar a través de las cartas regias.¹⁷

¹³ Actual Inhambane, Mozambique.

¹⁴ Sobre la rivalidad entre portugueses y castellanos y la cartografía generada vid. PORRO, Jesús M^a. *Una antinomia protorrenacentista: secreto de estado y divulgación en los descubrimientos luso-castellanos. La cartografía (1418-1495)*. Anuario de Estudios Americanos, Sevilla, 2003, tomo LX, n^o1, pp.13-40.

¹⁵ Malindi, Kenia.

¹⁶ Hay un debate sobre esta figura, siendo una de las hipótesis más extendidas que fuese el astrólogo Ahmad ibn Mājid.

¹⁷ Como la de Diogo de Teive y Pedro de Velasco; Rui Gonçalves da Camara; Fernão Teles; João Vogado, etc.... Hay un ejemplo de estas cartas regias en la *Colección documental del descubrimiento (1470-1506)* dirigida por Juan Pérez de Tudela, Mapfre, Madrid, 1994, 3^o volumen, Tomo I, docs.9 y 10, pp.30-34.

No es extraño que portugueses y castellanos acabaran buscando rutas alternativas para llegar a la India a través del Atlántico pues navegar por la costa africana no solo era peligroso, sino que además los vientos que empujaban a las embarcaciones en su regreso a Portugal los dirigían irremediabilmente hacia el oeste. El cambio de ruta para volver a tierra lusa venía dado por la dificultad de navegar en cabotaje hacía el norte ya que los vientos empujaban hacia la costa a los navíos a la misma vez que atravesaban fuertes y contrarias corrientes marítimas. La única solución era alejarse de la costa dirigiéndose hacia el sur para, aprovechando primero los vientos alisios del sureste, tomar los del noroeste después. Esta “vuelta” los ayudaba a remontar hacia el norte en busca de las islas de Cabo Verde, y tras repostar en estas continuar hasta las Azores donde tomaban el viento del oeste que llevaba a los barcos a gran velocidad hacia la Península.

Las ansias de conquista y descubrimiento de los navegantes, unido al azar y a las leyendas e historias que hablaban de naves arrastradas contra su voluntad a tierras americanas jugaron un papel importante durante esas décadas en los descubrimientos atlánticos.

2.2 - El proyecto colombino

A comienzos de los años 80 una nueva personalidad cambió el transcurso del mundo. Cristóbal Colón¹⁸, natural de Génova¹⁹, comerciante y marino, desembarcó en el reino de Portugal con un proyecto revolucionario a la vez que poco fiable: llegar a las Indias en dirección oeste, apoyándose no sólo en sus propios cálculos y estudios, sino también en la teoría de Toscanelli, en las historias de los marinos portugueses²⁰ y en las opiniones de exploradores como Pero de Velasco y Diogo de Teive.

Colón expone su proyecto a Juan II en 1485, a quien le agradó la idea pero decidió no financiarla ante el informe nefasto de sus consejeros y la prioridad de la ruta surafricana. Además, su comisión de expertos tachó al marinero de aficionado, con el desprestigio y la ofensa que ello suponía.

“Al despreciar los cálculos de Tolomeo, subestima la ruta hasta Cipango²¹, y sobrestima con ello mismo la capacidad de una flota para alcanzar Asia sin escala [...]. Que la India esté al otro lado del océano no ofrece la menor duda. Que se pueda llegar a ella es otro asunto”²²

¹⁸ Nota bibliográfica sobre Colón: TAVIANI, Paolo Emilio. *Cristoforo Colombo. La genesi de la grande scoperta*. Novara: De Agostini, 1974.

¹⁹ Existen numerosas teorías alternativas sobre su origen, como la apoyada por Luis Ulloa que apoya que nació en Cataluña; era gallego para Celso García de la Riega

²⁰ Testimonios de marinos afirman que las corrientes marinas habían arrastrado trozos de madera labrados, troncos de pino lo que reafirma la existencia de tierras hacia el Oeste.

²¹ Nombre con el que en la Edad Media se referían a Japón.

²² Cfr. Favier, J. *Los grandes descubrimientos: De Alejandro a Magallanes*. México : Fondo de Cultura Económica, 1995, pág. 354

Así pues, el genovés pone rumbo a Castilla, frecuentando en Huelva el famoso monasterio de la Rábida donde conoció al franciscano (y apasionado cosmógrafo) Antonio de Marchena. En Sevilla sus relaciones con empresarios y mercaderes italianos le llevan a fraguar una amistad con Juanoto Berardi, quien le ayudara económicamente en su proyecto y que además le presentará a dos importantes hombres: Américo Vesputio y el duque de Medinaceli. Con apoyos de tal envergadura Colón decide seguir a la Corte hasta conseguir una audiencia para explicar su proyecto, suceso que aconteció en 1486 en Alcalá de Henares con una respuesta negativa de los monarcas influida por el dictamen desfavorable de la Junta de expertos además de que no podían embarcarse en tales aventuras por tener en marcha la reconquista de la Península. Colón no desiste de su intento y comenzará a seguir a la Corte allá donde ésta se asentase, a la vez que establece nuevas amistades con las que sumar apoyos, como la del dominico Diego Deza.

En 1490 se celebró una audiencia en Salamanca en la que vuelven rechazar el proyecto colombino. Tan hastiado se encontraba éste de las negativas castellanas pensó en presentar su plan al monarca francés Carlos VIII y a través de su hermano Bartolomé pudo exponérselo al inglés Enrique VII, de quienes no va a obtener ninguna respuesta. Como era lógico, Colón tuvo que esperar hasta la reconquista de Granada en enero de 1492 para que los monarcas castellanos tomasen en consideración su idea; ahora no sólo había fondos con lo que financiarla sino que entraba en juego la evangelización de lo conquistado y la expansión de la fe verdadera.

El acuerdo entre ambas partes se recogió en las Capitulaciones firmadas en abril de 1492 en Santa Fe. Cristóbal Colón pasa inmediatamente a ser ennoblecido y se le nombra de forma vitalicia y hereditaria “Almirante”²³ de todas las “islas y tierras firmes” que descubriese, además de gobernador y virrey de éstas, la décima parte de todos los beneficios que sus territorios produzcan y la posibilidad de obtener la octava parte de los beneficios globales. Por su parte, los Reyes financian la expedición indirectamente con 1.140.000 maravedíes; su socio Martín Alonso Pinzón se encarga de buscar dos carabelas en Palos con un valor estipulado de unos 360.000 y los 500.000 restantes serían pagados por el propio Colón quien lo recauda rápidamente entre personas de negocios cercanas a él, como Juanoto Berardi, Jacopo di Negro, etc...

Martín Alonso elige la *Pinta* de Cristóbal Quintero y la *Niña* de Juan Niño. No obstante, se requería de otra embarcación más, siendo la elegida la gran nao del cántabro Juan de la Cosa y hará de ella el barco almirante, cambiándola el nombre de Galante por el de Santa María. La misión de reclutar a la tripulación se encarga tanto a Martín Alonso Pinzón como a su hermano Francisco, quienes consiguen un total de 87 hombres²⁴.

²³ Cabe señalar que se le equipara con don Alfonso Enríquez, Almirante Mayor de Castilla.

²⁴ VARELA, Jesús. *Colón y Pinzón, descubridores de América*. Instituto de Estudios de Iberoamérica y Portugal, Valladolid, 2005.

2.2.1. Travesía y primeros descubrimientos

El 3 de agosto de 1492 las tres carabelas salen de Palos en dirección a las Canarias, retomando el viaje por el Atlántico el 9 de septiembre.²⁵ Diez días el Almirante estima haber recorrido unas 400 leguas, Martín Alonso Pinzón, como capitán de la Pinta apuntó 420 y el de la Niña, Vicente Yáñez Pinzón, 440, por lo que creían hallarse a mitad del viaje. A esta altura observaron que la brújula había dejado de señalar el norte debido a la declinación magnética.

El día 21 de aquel mes se encuentran en pleno mar de los Sargazos y, a medida que van avanzando, la tripulación parecía cada vez más insegura del proyecto de Colón, modificando el Almirante los cálculos para tratar de calmar los ánimos, pero hasta el mismo tenía dudas de su empresa. Iniciado el mes de octubre la confusión fue en aumento, pues ninguno de los capitanes de las naves se ponían de acuerdo en las leguas recorridas y Martín Alonso Pinzón no dudó en comunicar al Almirante que, las leguas (750) que en un primer momento éste había anunciado, se habían sobrepasado y le sugiere que se desvíe hacia el suroeste por temor de haber pasado ya Cipango. Es decir, si han rebasado el Cipango, quizá las tres no pueda sin escala llegar al Catay²⁶.

El 10 de octubre se produce un motín en la Santa María, pero Colón consigue de nuevo apaciguar a sus hombres y les anima a tener paciencia.²⁷ El 12 de octubre, de madrugada, el marinero Rodrigo de Triana, desde la Pinta, da la voz de alarma. Al amanecer de ese día, las tres carabelas fondeaban una playa habitada por indígenas llamada Guanahaní y que fue bautizada por Colón como San Salvador, la actual Watling. Tras dos días de estancia en la isla, en los cuales se dedican a tomar contacto con unos pobladores e intercambiar objetos (la mayoría de las veces insignificantes) por pequeños adornos de oro, éstos indican a los españoles, mediante señas, que ese preciado material se encuentra hacia el sur despertando las ansias de riqueza de los españoles creyendo encontrarse en la entrada del Extremo Oriente. Como intérpretes se llevaron a siete nativos y dos días después reanudaron su marcha hacia el suroeste²⁸.

En su ruta se encuentran con una serie de islas: Santa María de la Concepción (Rum Cay); Fernandina (Long Island), Isabela (Crooked) y el 28 de octubre Colón toca la isla de Cuba, llamada Juana por los descubridores²⁹. Creyéndose en Cipango la intención ahora es encontrar Catay (China). Bordeando Cuba, el 14 de noviembre llegaron a la altura de la actual Puerto Príncipe y el 22 del mismo Martín Alonso Pinzón a bordo de la Pinta y sin consultar a Colón, pone rumbo al este. El Almirante, por su parte,

²⁵ El período de casi un mes se debe a que el 6 de agosto el timón de la Pinta se rompe por lo que se trata de reparar en las Canarias, mientras tanto Colón trata de buscar en las islas otra nave que sustituya a esta bajo sospecha que ha sido el propio Cristóbal Quintero el culpable de tal infortunio.

²⁶ Nombre con el que Marco Polo denominó en sus viajes a China.

²⁷ Anteriormente Colón había prometido una renta de 10.000 maravedís para quien diese la noticia de tierra a la vista. Posteriormente Colón niega lo prometido a Rodrigo de Triana, argumentando que él había visto signos de fuego unas horas antes.

²⁸ Para el primer viaje de Colón consultar: LAS CASAS, Bartolomé de. *Historia de las Indias*. Saint-Lu, André (ed). Caracas: Biblioteca Ayacucho, a/f, vol. I

²⁹ En 1515 se la cambiará el nombre por el de Fernandina.

continúa hacia el suroeste donde residen los caribes. El 6 de diciembre la Santa María y la Niña llegan a una nueva isla bautizándola con el nombre de la Española (Santo Domingo) y aunque Colón exprese en sus notas lo asombrado y maravillado que está, el ansiado oro y riquezas que prometían las Indias siguen sin aparecer; éste siempre debe estar en la isla siguiente como la de la Tortuga a la cual llega bordeando por su parte norte.

Colón decide que era hora de regresar a Castilla y dar cuenta a los reyes de las tierras descubiertas. Esta decisión viene favorecida por el clima tenso que se vivía entre la tripulación y el accidente que provocó que perdiesen la Santa María³⁰. Con sólo una embarcación³¹ era imposible que toda la tripulación pudiese regresar a la Península por lo que Colón decide que 39 de los hombres se quedasen en la Española con el objetivo de continuar la exploración. Se construye una fortaleza llamada Natividad con estacas, una torre y un foso. Dirigidos por el contra maestre Diego de Arana, se les entregó víveres y objetos para poder intercambiar con los indígenas por oro.

El 4 de enero Colón deja atrás Natividad y dos días después atisban a la carabela restante, la Pinta. Finalmente el día 16 abandonan La Española poniendo rumbo hacia el noreste aprovechando los vientos del oeste que les condujesen a la Península Ibérica, es decir la famosa *volta* que hacían los portugueses para regresar de sus expediciones por África. El 12 de febrero les alcanzó una tempestad que hizo peligrar sus vidas y hace que las dos carabelas se separen. La Pinta consigue llegar el 18 de febrero a Bayona (Galicia) desde donde Pinzón escribe a la Corte para después poner rumbo al puerto de Palos. Por otra parte, la tempestad provocó que el 17 de febrero la Niña llegue a Santa María, una isla de las Azores. Allí son hechos prisioneros por los portugueses, quienes les obligan a demostrar el origen de sus riquezas y que estas no procedían de Guinea. El 24 de febrero pueden continuar el viaje aunque tras una semana de travesía accidentada, Colón y sus hombres llegan el 4 de marzo al puerto de Lisboa, donde son interrogados de nuevo por sus riquezas. Allí el Almirante se entrevista con el monarca portugués, Juan II (1445-1495), quien interpreta que las tierras descubiertas en el Atlántico eran de su dominio, según el tratado de Alcáçobas-Toledo, en contra de lo que los Reyes Católicos mantienen: que lo firmado anteriormente se refiere exclusivamente a la costa y mares del África Occidental³².

El 13 de marzo Colón puede salir del puerto de Lisboa y se dirige con su carabela a Palos, donde llega dos días después. Además, con alegría observa como la Pinta y Pinzón³³ llegan al mismo puerto unas horas después que él. El 30 de marzo recibe correspondencia de los monarcas castellanos confirmándole sus títulos e instándole a reunirse con ellos en Barcelona.

³⁰ La Santa María quedó encallada al chocar contra unos corales en un bajo fondo.

³¹ Martín Alonso Pinzón con la Pinta aún no había regresado.

³² Céspedes del Castillo, G. *La exploración del Atlántico*. Madrid : Mapfre, 1991, pág. 161

³³ Su objetivo era llegar antes que Colón al puerto de Palos. No obstante, Martín Alonso Pinzón está muy enfermo y semanas después morirá en La Rábida.

Pero antes de preparar un nuevo viaje la corona debe abordar el problema luso por lo que rápidamente van a buscar apoyo en el pontífice, siendo el obispo Bernardino de Carvajal quien acude a los Estados Pontificios como su embajador. Casualmente el papa de aquel momento era el valenciano Alejandro VI, de la familia de los Borgia, por lo que no duda en conceder la soberanía a Isabel y a Fernando de las islas descubiertas a través de la bula *Inter caetera*³⁴ a cambio de que se envíen misioneros a estas tierras. La bula *Inter caetera II*³⁵ trata además el conflicto territorial de la monarquía castellana y lusa sobre el Atlántico y sus tierras. Así pues, fija cien leguas al oeste y al sur de las Azores y de las islas de Cabo Verde territorio castellano. Tan pronto como ésta fue publicada, el monarca portugués expresó su descontento amenazando con cortar la vía de comunicación entre Andalucía y las Indias. Debido a esta gran presión, en junio de 1494 esta línea se ampliará con el tratado de Tordesillas fijando como territorio portugués todo lo encontrado a 370 leguas al oeste de la islas de Cabo Verde. Además, se garantizaba a los castellanos el derecho de paso sin que Portugal pudiese poner trabas³⁶.

2.2.2. Descubrimientos del segundo viaje de Colón³⁷

La principal diferencia con el primer viaje, es que éste se centrara no sólo en la conquista sino también en la colonización, hecho que se refleja claramente en las 17 naves de diversos tamaños y en el número de pasajeros: de 1.200 a 1.500 hombres. No todos eran marinos, sino que podemos encontrar desde nobles a campesinos, religiosos, artesanos y personas con pocos recursos que buscan enriquecerse con el oro de las Indias. Es decir, se llevan gentes de muy distinto estrato para asentar una sociedad con la mayor rapidez posible. Incluso se llevaron plantas, semillas, ganado y otro tipo de animales. Sin embargo, los preparativos corrieron a cargo por mandato real del obispo Juan Rodríguez de Fonseca quien va a ser además “los ojos de los reyes” en las Indias, vigilando de cerca a Colón cuyo gobierno empezaba a ponerse en entredicho³⁸.

Así pues, el 25 de septiembre de 1493 Colón y su tripulación salieron de Cádiz, tras parar en las Canarias, retomaron el viaje el 13 de octubre. Aprovechando de una forma inigualable los vientos Alisios con una desviación más al sur que en el primer viaje, llegan a las Pequeñas Antillas el 3 de noviembre, bautizando a la primera como Dominica³⁹ y un día después desembarcan en Guadalupe. Durante varios días recorren la isla y se encuentran con los caribes. Finalmente vuelven de nuevo a la mar y, con dirección hacia el norte, recorren Montserrat, Antigua y Nuestra Señora de las Nieves el

³⁴ Fechada el 3 de mayo de 1493

³⁵ Fechada el 4 de mayo de 1493

³⁶ Chaunu, P. *La expansión europea (siglos XIII al XV)*, Barcelona : Labor, 1977, Pág. 131

³⁷ Para el segundo viaje de Colón consultar: LEÓN GUERRERO, Montserrat. *El segundo viaje colombino*. Ed. Digital de la Biblioteca Miguel de Cervantes, 2002.

³⁸ SAGARRA GAMAZO, Adelaida. *Colón y Fonseca: la otra versión de la historia indiana*. Ed. De la Universidad de Valladolid, 1997.

³⁹ Por haber llegado a ella un domingo.

día 11; San Cristóbal, San Eustaquio y Saba el 12; Santa Cruz y las Once mil Vírgenes⁴⁰ el 14, arribando en San Juan Bautista (Puerto Rico) el 19. El 27 de noviembre Colón fondeó en la costa donde se había construido el fuerte Navidad, comprobando desolado que el fortín estaba incendiado y que quedaba rastro de sus hombres. Según el jefe de los nativos algunos españoles habían muerto, otros se habían marchado en busca de oro y otros a raptar mujeres. Sea como fuere, el Almirante decide poner rumbo a otra isla en la que establecer una pequeña ciudad llegando a la Isabela, donde se construye una iglesia y se recorre sin alejarse de la costa. La siguiente parada es Cuba donde pasará la última semana de abril, llegando el 5 de mayo a Jamaica. Colón, ansioso de encontrar Asia, aseguró que Cuba era dicho continente y en junio mandó al notario Fernando Pérez de Luna que de testimonio y escrito de ello, aumentando así las pretensiones de su virreinato.

No obstante, la mala gestión del Almirante con rapidez se hizo presente: faltaban los víveres, las enfermedades se transmitían rápidamente mermando a los hombres y el oro no aparecía en las cantidades deseadas, etc... A los tripulantes se les dejó de pagar con el codiciado metal utilizándose a los indios como moneda de cambio y estableciéndose su trabajo forzoso, aspecto que contradecía completamente a la misión evangelizadora por la que tanto habían luchado los monarcas castellanos. Para mayor confusión, los nobles se enfrentan con el Almirante debido al poco beneficio obtenido y los hidalgos se ven obligados a tener que trabajar como campesinos y carpinteros. También los hombres más humildes ven insatisfechas sus pretensiones ya que el oro prometido era muy escaso.

Volviendo sobre la cuestión indígena, las relaciones entre los nativos y el hombre blanco son cada vez más tensas. Los primeros son perseguidos, apresados y esclavizados, padeciendo graves enfermedades, físicas y mentales, además de hambrunas que progresivamente merman su población. Todo lo anteriormente mencionado va a llevar a enfrentamientos entre ambas partes, haciendo que Colón tome la decisión de construir más fortines y hacer prisioneros a los indios rebeldes para después llevarlos a España como esclavos en los barcos de enlace. El primero que marcha a la Península, en enero de 1495, transportó a unos 500 hombres (pereciendo muchos de ellos en la travesía). La dureza con la que Colón trata a los que primeramente consideró como hombres apacibles y afables sorprende hasta a los religiosos.

En este clima de inestabilidad, por fin se va a encontrar la mina de oro a la que se han referido muchas veces los indios, Cibao, en Santo Domingo identificándola Colón erróneamente con Cipango. Con la certeza de haber encontrado Asia, el Almirante, ahora en mitad de una etapa de misticismo⁴¹, regresa a la Península dejando a su hermano como gobernante de las nuevas tierras⁴² y al fraile Román Pane como

⁴⁰ Las Islas Vírgenes.

⁴¹ Favier, op. cit., pág. 404

⁴² Bartolomé Colón había llegado el 24 de junio de 1494 a la Española en una de las naves de reabastecimiento y enlace.

encargado y director de la evangelización indígena. Finalmente, su llegada se produce el 11 de junio de 1496, desembarcando en Cádiz.

2.2.3. Tercer viaje y desgracia del Almirante

Desde que Colón llegó a España hasta que vuelve a marchar hacia las Indias hay un parón de casi dos años. La Corona decidió financiar una nueva expedición al Almirante, prometiéndole seis carabelas y ocuparse del salario de los colonos y marinos, pero lejos de la realidad, la suma de dinero que le proporcionaron no asumía el coste total del viaje y de nuevo el genovés tuvo que costear la empresa gracias a financieros italianos con los que aún mantenía contacto.

Esta vez hay unos 270 colonos, más de 50 marinos, un centenar de soldados, artesanos y labradores (en torno a unos 80), 40 hidalgos y una treintena de mujeres, hecho destacable con el que trataba de solventar problemas venideros, aunque el número que se lleva es mínimo comparándolo con el de tripulantes y residentes varones.

El viaje va a comenzarse en el puerto de Sanlúcar de Barrameda el 30 de mayo de 1498 y tras la obligada parada en las Canarias las naves se dividen. Tres son enviadas directamente a la Española y las otras tres, capitaneadas por Colón, se dirigen más al sur por debajo de las Islas de Cabo Verde. En esta nueva ruta el Almirante fondeó en Trinidad y navegando por el sur de dicha isla pudo observar la desembocadura del río Orinoco⁴³; Colón había encontrado una de las zonas más ricas en cuanto al famoso oro, y la región de las perlas. En cambio, como se ha hecho referencia anteriormente, la faceta mística del genovés está en pleno fervor, tanto que no comprende la importancia geográfica ni material de su descubrimiento y afirma que ha encontrado el *Paraíso Terrenal*, unas tierras situadas desde antiguo en Oriente y que según las sugerencias de la época medieval nadie, ni siquiera Marco Polo, habían tocado. Recorre el golfo de Paria, parando en Macuro donde estuvo casi dos semanas estableciendo nuevas relaciones con los indígenas.

Sin embargo, Colón vuelve a la Española el 31 de agosto para contemplar que el descontento y la desorganización era cada vez mayor: los hombres siguen marchándose en busca de fortuna, se desobedece a la autoridad (es decir, a Bartolomé), y el Alcalde Mayor, Francisco Roldán, desafía los hermanos del Almirante. A todo esto la sífilis se expande rápidamente entre los españoles. Las medidas que el Almirante impone para mantener el orden son de gran crueldad y los hombres se levantan en armas contra él. Para tratar de calmar los ánimos, Colón va a llevar a cabo un reparto de tierras y de indios aunque cada vez queda más patente que Cristóbal Colón no puede delegar el gobierno de Santo Domingo y que la explotación de las tierras halladas es compleja y poco beneficiosa para la Corona.

⁴³ En la actual Venezuela.

En España, los Reyes Católicos comprenden que deben darse prisa en la explotación y descubrimiento de nuevas tierras. Por esas mismas fechas parte de Lisboa una escuadra dirigida por Álvares Cabral con objeto de buscar una escala más occidental que las Islas de Cabo Verde en su ruta hacia la India. Con el respaldo del Tratado de Tordesillas y las famosas 370 leguas al oeste, Cabral y los hermanos Días arriban al continente americano en el mes de abril, a un terreno que bautizan como Santa Cruz; los portugueses habían llegado a Brasil. Su puesta en explotación no va a tardar tanto como la de sus vecinos.

El monopolio de las rutas no perteneció sólo a Colón ya que desde 1498 se autorizó a una flota de descubrimiento capitaneada por Alonso de Hojeda a que explotase la tierra de las perlas, pese a las protestas del Almirante, quien afirma que aquel terreno formaba parte de su jurisdicción. En mayo de 1499, sale esta expedición de Cádiz, y a bordo se encuentra Américo Vespucio, hombre de negocios florentino y perteneciente al círculo de Juan Rodríguez de Fonseca. Tomando la última ruta de Colón, recorren la costa noroccidental de América del Sur: la Isla Trinidad, el Golfo de Paria, la isla Margarita, Venezuela... Llegando a una conclusión: aquello no es Asia, sino un “nuevo mundo”. Finalmente arribaron a Santo Domingo donde comprobaron con sus propios ojos el caos anteriormente descrito, llevando las buenas noticias (y las malas también), amén de cuantiosos cargamentos de oro a la Península dando constancia a los Reyes de la ineficacia del Almirante para explotar las nuevas tierras y la necesidad de realizar más expediciones. Cabe resaltar la fama que tras este viaje encontró Américo Vespucio quien en 1506 publica la *Carta de Américo Vespucio de las islas recién encontradas en sus viajes*, en donde adelanta la fecha de su viaje y afirma que fue él el descubridor de la costa de las Perlas, no Cristóbal Colón. Con presteza se difunde la crónica por toda Europa, bajo el nombre de *Mundus novus*, dando lugar a la denominación de “Nuevo mundo” y de “América” a las Indias. Al margen de la fama que adquirió Vespucio, era evidente que el Almirante y virrey de las Indias había caído en desgracia.

La actitud con la que ahora se trata a los indígenas consterna a la reina pero el Almirante se defiende alegando que la esclavitud y el repartimiento eran una forma de evangelización e instrucción y que los nativos son una mano de obra excelente con la que proporcionar riqueza a la Corona. Sin embargo en Castilla Colón cae en descredito y en la Corte se le empieza a conocer “*como el hombre que fastidia*”⁴⁴. Para juzgarle y averiguar lo sucedido en el gobierno del nuevo mundo se envía a Francisco de Bobadilla quien, tras arribar a Santo Domingo ante la hostilidad y resistencia de los hermanos Colón manda encarcelar a Bartolomé y liberar a los presos que esperaban justicia, imponiendo la ley ante todos y finalmente envía al Almirante preso a España, llegando allí en noviembre de 1500.

A pesar de todo, los Reyes Católicos le perdonan y mandan devolverle sus títulos, excepto el de virrey de las Indias, pues había quedado clara su total ineptitud para dicho cargo.

⁴⁴ Favier, op. cit., pág. 412

2.2.4. Cuarto y último viaje del Almirante

Antes mencionamos el nuevo sentir religioso de Colón, el cual durante la última etapa de su vida va a aumentar sobre manera. Su papel de descubridor y de cosmógrafo se deja paso al de evangelizador, creyéndose el elegido de Dios para llevarlo a cabo. Ahora no habla de las Indias, ni de Cipango, ni Catay, sino de Jerusalén. Los Reyes Católicos autorizan un nuevo viaje al Almirante en 1502. Con cuatro carabelas parten de Cádiz el 11 de mayo de ese año, tomando un rumbo parecido al del segundo viaje.

La primera isla a la que se acerca en el mar Caribe es Santa Lucía, rodea Martinica, continúa hasta Santa Cruz y, en julio, pone rumbo hacia Santo Domingo isla a la que los Reyes Católicos le habían prohibido acercarse. Incumpliendo el mandato real, pide al gobernador Nicolás de Ovando que les deje atracar en el puerto debido a la aproximación de un huracán. Obteniendo una negativa, la tripulación se dirige hacia una bahía al suroeste de la Isla⁴⁵.

La ruta tomada lleva nuevamente al Almirante al continente americano, pero esta vez a la zona central. A finales del mes de julio de 1502 comienza la exploración con dirección sur de la costa de Honduras, Nicaragua y Costa Rica; en octubre se encuentra en Veragua (Panamá). En dicha región Colón va a fundar la ciudad de Santa María de Belén, de donde marchan el 6 de abril de 1503. Su principal objetivo era encontrar un paso por Centroamérica que conectase con el océano Indico, en esa búsqueda de Jerusalén. No obstante, comprenderá que se halla ante la costa de un continente. Con el paso de los meses el salitre y los gusanos han ido consumiendo las naves, al igual que la malaria su salud, por lo que se dirige a la Española. No obstante, la escuadra encalla en una nueva isla a la que llaman Santiago (Jamaica). Allí se ven obligados a convivir con los indios arahuacos y los taínos a la vez que Colón envía a Santo Domingo a Diego Méndez. La ayuda no llega hasta mayo de 1504; a finales de junio el Almirante llega a Santo Domingo y en noviembre al puerto de Sanlúcar, Cádiz. Gravemente enfermo se dedica a escribir a todas las autoridades y a pedir que se le reconozca a su hijo el gobierno de las Indias como se pactó en las capitulaciones de Santa Fe, hecho que nunca se producirá. El mal gobierno colombino, las pretensiones de poder y la muerte de la reina Isabel, en la que siempre había encontrado una defensora, entre otras causas, pesaran en contra del Almirante y su familia

3 - La importancia del portulano

No es posible entender los nuevos descubrimientos sin la utilización y desarrollo de los mapas, en concreto del llamado portulano. La geografía a partir del siglo XIV se vuelve a orientar al utilitarismo, es decir, trata de reflejar con la mayor exactitud y veracidad posible las rutas, puertos y pasos que se deben tomar y deja a un lado las cuestiones

⁴⁵ Dicho huracán dispersa las cuatro naves de Colón, pero sin daño alguno se reunirán en un punto fijado por el Almirante anteriormente. Santo Domingo, sin embargo, ha quedado devastada; la mayoría de sus barcos están destruidos.

religiosas sobre el orden de la Creación, o las míticas en las que se intenta fijar la localización de ciertas islas. Esta evolución corresponde a la necesidad de un mapa fiable, el cual se pudiera usar sin muchas complicaciones, y que fuera esencialmente marino. Hay pues un cambio drástico entre los mapas o mapamundis y los portulanos. En los primeros el océano no es más que un elemento que rodea la tierra firme, las costas un mero margen, y los ríos y mares interiores, canales. El portulano hace de las costas su centro. La representación será regional y en él se indicaran los puertos dependiendo de las necesidades de la empresa a llevar a cabo, así como islas que sirven para descansar o reparar las naves, etc....⁴⁶

El portulano responde a una necesidad comercial: el marino necesita la localización exacta de los puertos e incluso se le ayuda con anotaciones sobre vientos y corrientes. Su origen es italiano, factor predecible debido a la importancia comercial de venecianos genoveses así como a su tradición marinera. El ejemplo más antiguo conservado data de la última década del siglo XIII (carta pisana), siendo difícil concretar si es genovés o veneciano. En él se muestra con bastante exactitud las islas y costas en torno al mar mediterráneo. El Atlántico va a figurar sólo como una delimitación de la Península Ibérica.

En el siglo XIV las mejoras de los portulanos son evidentes: la precisión es mayor, al igual que la información, y se van recogiendo todos los nuevos descubrimientos. Además, se va a comenzar a dibujar sobre una cuadrícula una estrella de 16 puntas o brazos que facilita la identificación de vientos, elección de rumbos y diseño de rutas. Su función para el marino es esencial, señala el ángulo de la ruta y la distancia que debe recorrer en una jornada. Podemos observar otra nueva característica en el portulano: rompiendo con la tradición del mapamundi de colocar arriba a Oriente, fija el norte en la parte superior del mapa.

Pero no sólo los italianos tuvieron gran importancia en cuanto al uso y diseño de los portulanos. En la Península Ibérica cabe destacar los catalanes, sobre todo los de la comunidad judía de Barcelona, entre los que destaca el de Angelino Dulcert, oriundo de Mallorca. Su importancia reside en la representación de las islas Británicas y de las Canarias aunque también incluye información relevante de otras ciudades portuarias e incluso puntos de gran importancia caravanera.

Ya en el siglo XV encontramos en Portugal uno de los principales focos de desarrollo de la cartografía, gracias a la figura del infante don Enrique y la escuela de Sagres. En ella se llevaban a cabo estudios cosmográficos, de rutas, vientos, corrientes marítimas...

⁴⁶ Para la cartografía medieval vid. SÁENZ-LÓPEZ, Sandra. "El portulano, arte y oficio". En CUESTA DOMINGO, Mariano y SURROCA CARRASCOSA, Alfredo. *Cartografía Medieval Hispánica : imagen de un mundo en construcción*, Madrid: Real Sociedad Geográfica: Real Liga Naval Española, 2009, pp.111-134; y PORRO, Jesús M^a. *La evolución de la cartografía medieval: la imagen del mundo desde la caída del Imperio Romano hasta el descubrimiento de América*. Iacobus: revista de estudios jacobeos y medievales, n°15-16, 2003.

Cuando el océano Atlántico deja de ser una frontera, tanto geográfica como de pensamiento, y se convierte en una mina de riqueza tanto para monarcas como para comerciantes, la profesión del cartógrafo se reconoce, valora y estima; ciudades como Lisboa, Mallorca o Génova contaron con sus propias escuelas observándose durante este siglo la gran rivalidad entre la corona castellana y la lusa debido al objetivo común de explorar nuevas rutas que les beneficiasen económicamente.

A partir de 1470, la imprenta va a favorecer la difusión de mapas y portulanos, aspecto que no agradaba a los monarcas ya que con ellos se hacían públicos sus descubrimientos y rutas, lo que significaba una ayuda considerable para monarquías y empresas ajenas. Manuel de Portugal dictó una ley para mantener el secreto de los descubrimientos, pero la prohibición no quedó más que en meras palabras siendo difundidos con gran rapidez los mapas de las nuevas tierras portuguesas por debajo del ecuador⁴⁷.

Otro avance a destacar en cuanto a la descripción geográfica del mundo es la creación de un globo terráqueo⁴⁸ en el año en el que Colón llega a América, de manos del comerciante alemán y antiguo servidor de la corona portuguesa, Martín Behaim. En Nüremberg, su tierra natal, junto al pintor Georg Glockendon, construye el *Erdapfel*⁴⁹. En una esfera dividida por la mitad a través del ecuador representa una visión desfasada de los conocimientos geográficos que en aquel momento se tenían de la tierra, como África, la cual solo representa hasta el cabo Ledo⁵⁰ debido a la pérdida de contacto con los marinos portugueses que habían continuado la expedición rumbo al sur, habiendo doblado ya el cabo de Buena Esperanza; por ello África aparece estirada hacia al sur. No obstante, la costa norte y oeste se define con gran detalle. Por otro lado, el continente euroasiático tiene unas proporciones muy grandes en relación con el mar Mediterráneo. No es difícil deducir que el Atlántico sea una simple masa reducida de océano. Aunque incompleto, el globo terráqueo de Behaim nos muestra una nueva concepción de entender el mundo, donde ya no hay un centro.

Pero todo lo mencionado anteriormente no quiere decir que la tradición bíblica desaparezca de repente, ni los monstruos e imágenes oníricas que antes ocupaban buena parte de los mapas, aunque ahora van relegándose a los márgenes de estos.

Se ha de tener en cuenta que el afán por lo desconocido conlleva un encarecimiento en el costo de los viajes. Las largas travesías exigen una gran inversión de capitales pues se necesita madera, la cual es cara; materiales como la brea, el alquitrán o la resina tienen que importarse; y hay que llevar una gran cantidad de velas y cuerdas debido a la facilidad con las que estas se pudren o se desgarran. Otro de los costos que hay que incluir es el anclaje y materiales de ensamblaje como los clavos. Se va a tratar de buscar una mayor rentabilidad, con naves más grandes y una tripulación más reducida y se necesita cada vez más espacio en el que transportar materiales sobrantes en el caso de

⁴⁷ Vid. Porro. *Una antinomia...*

⁴⁸ El más antiguo que se ha conservado.

⁴⁹ Manzana de la Tierra.

⁵⁰ Actual Cabo Frío

que haya algo que reparar; se incluyen armas, siendo la más común la artillería, dejando atrás los ataques de abordaje; y sin duda lo más importante es el aprovisionamiento de víveres y agua potable para mantener a la tripulación durante el viaje. Anteriormente se podían hacer cálculos de los alimentos necesarios, pero con la incertidumbre de la duración del viaje y de las pocas probabilidades de encontrar zonas donde abastecerse, se va a tender a llevar grandes aprovisionamientos, incluso para años. Y para aumentar más el costo de la empresa, no hay que olvidarse del salario de la tripulación. Los nuevos descubrimientos conllevaron, inherentemente, la exigencia de pilotos profesionales con experiencia que supieran usar a la perfección todos los métodos, antiguos y nuevos, que les ayudaban en la navegación como la brújula, el uso de los mapas portulanos, astrolabios, etc... capaces además, de poder plasmar en una carta de marear todo lo que iban descubriendo y avistando a su paso.

Los empresarios privados tendrán que recurrir a las grandes coronas para llevar a cabo sus viajes. Un caso claro es el de la monarquía portuguesa con la inversión que el Infante don Enrique realiza en numerosos tipos de expediciones: además de grandes beneficios comerciales van a entender que costear este tipo de empresas les va a proporcionar una dominación geográfica en áreas no descubiertas hasta el momento. Otra de las monarquías más pujantes, la castellana, invertirá en el gran proyecto de Colón. Para gestionar y supervisar estos viajes se van a crear una serie de organismos en ambas coronas, como la Casa da Guiné, posteriormente Casa da Guiné e Mina y por último Casa de India⁵¹ en Portugal, o la Casa de Contratación de Sevilla creada por los Reyes Católicos.

4 – Las naves

No se puede concluir el tema sin antes mencionar las naves de los intrépidos marinos y navegantes que surcaron las agitadas aguas del Atlántico pero que también lo hacían en las mansas del Mediterráneo.

Muy útil en aguas calmadas la galera se trata de un navío ligero, rápido y fácil de maniobrar, muy apropiado para la guerra. Utiliza tanto la fuerza humana, es decir, remeros como la vela latina o triangular, llegando a contar en ocasiones dos. En el ámbito mediterráneo la existencia de la galera se remonta a la Antigüedad. Los fenicios las utilizaban con una doble hilera de remeros, denominándose birreme; los griegos utilizaron el trirreme, con una triple hilera de remeros. Con los avances en la navegación y el uso de las velas durante la Edad Media, se va a ir dejando en un segundo plano a los remeros, los cuales ocupaban la mayor parte de la capacidad de las galeras. Se construyen unas galeras con mayores dimensiones para poder hacer de ellas navíos mercantes. En el norte de Europa y en la navegación de cabotaje atlántica se usó un buque característico de gran capacidad de carga, muy estable y poco maniobrable, fue el típico de las transacciones y ciudades de la Hansa. Otra variante fue la coca, más ligera

⁵¹ La cual durara hasta 1833.

y usada en el ámbito del Mediterráneo. Sin embargo, a partir del siglo XV la galera conocerá su época de decadencia con la aparición de la carabela en el ámbito del Mediterráneo, pero no solo eso, sino que va a dominar en el Atlántico desde mediados del siglo XV hasta el XVI.

De origen portugués, la carabela es una nave que será objeto de numerosas modificaciones y mejoras como las que se realizan en el aparejo. Las carabelas, que van a tener un importante papel en las empresas de exploración atlánticas, están caracterizadas por poseer un casco redondo, ser menos finas que las galeras, más maniobrables y va a tener en principio dos y luego tres mástiles que ondean velas latinas combinadas con algunas velas cuadradas.

Debido a la necesidad de aumentar la capacidad de carga que exigen las navegaciones transatlánticas durante el siglo XVI se utilizara con mucha frecuencia la Nao. A diferencia de la carabela, no es una nave de gran velocidad, sino que responde a una necesidad concreta, la de un carguero. Por este motivo estará muy presente en las rutas de explotación de las Indias, tanto castellanas como portuguesas. Se trata de un barco de grandes longitudes, flancos redondeados, dos o tres mástiles y que puede tener de dos a tres cubiertas. También es un navío cómodo en el que transportar pasajeros, los cuales se alojan en pequeños cuartos del castillo de popa; por su parte los marineros lo hacen en el de proa.

Carabelas y naos serán las embarcaciones elegidas para las empresas de descubrimiento de portugueses y castellanos debido a su resistencia, solidez y a su capacidad de navegar en aguas menos tranquilas que las del Mediterráneo⁵². La posición estratégica de los reinos ibéricos, su expansión en solitario como el empeño de los marineros portugueses en circunnavegar toda África, llevaron a que en esta zona se llegasen a las condiciones idóneas para dar el salto al Atlántico y con ello al Nuevo Mundo⁵³.

⁵² CASADO SOTO, J. L., “En pos de los confines del mundo: barcos y geografía en la época del Marqués de Santillana”, en VALDEÓN BARUQUE, J. (coord.), *El Marqués de Santillana, 1398-1458: los albores de la España Moderna*, vol. 4: La época, San Sebastián: Nerea, 2001, pp 95

⁵³ MARTÍNEZ HIDALGO, José. *Las naves del descubrimiento y sus hombres*. Mapfre, Madrid, 1992.

CONCLUSIONES

El Renacimiento supuso en el occidente europeo un cambio drástico y profundo en la mentalidad del hombre. Se trató de dar cabida a una nueva serie de necesidades a través del conocimiento, la filosofía, el arte, las ciencias, la literatura, etc...rompiendo con las trabas ideológicas e incluso religiosas de las que el europeo medieval parecía no poder desprenderse nunca. Una de las barreras que estaba muy presente era la plana concepción del universo, donde el centro era Jerusalén. Los extremos suponían el fin del mundo por lo que era impensable tratar de navegar por ellos. Aunque conocida en los círculos cultos y científicos, no se consideró la esfericidad de la tierra hasta los siglos XII-XIII. El temor no era ahora caer al vacío, sino navegar por mares que el pensamiento humano había llenado de monstruos y de sugerencias con numerosas leyendas. No obstante, el miedo se pierde paulatinamente con la experiencia y el desarrollo de nuevas tecnologías que posibilitaron la adaptación de planteamientos científicos a la navegación. La orientación que proporcionó la rosa de los vientos, el uso del astrolabio, de la brújula y el cálculo de la latitud mediante la posición de la Estrella Polar (entre otras técnicas) fueron alimentando los factores que hicieron posible el “boom” de los descubrimientos geográficos en la segunda mitad del siglo XV.

Tampoco hay que olvidarse de la aparición al final del siglo XIII de la carta náutica o portulano en la que la tierra dejaba de ser el centro del estudio, siendo la costa y los mares lo que interesaba representar. El de cartógrafo pasó a ser un oficio de gran importancia, creándose núcleos especializados en los diferentes reinos, sobre todo en los ibéricos, y practicándose una política de secreto que trataba así de salvaguardar las nuevas rutas y conocimientos que, por ejemplo, el reino de Portugal obtuvo con la sistemática exploración de la costa africana.

No hay que olvidar que el desarrollo de los viajes ultramarinos durante el siglo XV no solo correspondía a un afán de dibujar con más certeza los horizontes geográficos, sino que los motivos económicos siempre iban intrínsecamente unidos a ellos. Así pues la búsqueda de nuevos ámbitos en los que poder obtener un beneficio comercial fue uno de los alicientes de marineros, hombres de negocios y de monarcas. La ruta de las codiciadas especias estaba monopolizada por el comercio árabe, genovés y veneciano dejando fuera de ésta a los reinos ibéricos. Además al comenzar el siglo XV los musulmanes cerraron a los europeos el acceso, por lo que fue necesario buscar otra ruta alternativa hacia el lejano Oriente. La figura de Enrique el Navegante será trascendental puesto que con él comienza a fraguarse la idea de llegar a la India rodeando África, para poder así comerciar de una manera directa. Portugal se hace dueño de la ruta africana llegando a Calicut tras varias décadas intentos en las diversas empresas de descubrimiento y exploración, invirtiendo (en muchas ocasiones) más que los beneficios obtenidos.

Será en las últimas décadas de siglo cuando un comerciante genovés haga participe al mundo de su nueva idea: habiéndose asentado la ruta por África hacia la India, quedaba otra opción más directa para acceder al Extremo Oriente atravesando el Atlántico y Catay, pasando por Cipango. Colón planteaba una opción válida, que sin embargo fue considerada una locura para la gente común y un proyecto inviable para eruditos y hombres de ciencia. La geografía de la época ignoraba el vasto continente americano con el que a finales de la centuria se van a topar los europeos. Era lógica imaginar que si la tierra constituía una esfera⁵⁴ la travesía por el Atlántico condujese a Asia. Colón utilizó todo su encanto, insistencia y picardía para hacer confiar a los monarcas castellanos en su proyecto. Para ello no dudó de modificar las teorías de importantes autores y estudiosos para su fin. Así pues, su periplo llevó a la corona castellana al descubrimiento de varias islas las cuales Colón no supo identificar, creyéndose en Asia.

Se dieron pues todas las posibilidades para que Castilla y Portugal, tras el tratado de Tordesillas, comenzasen la conquista y explotación de las nuevas tierras americanas. Sus beneficios económicos posibilitaron la creación de un comercio a escala mundial, con el desarrollo a su vez de nuevos modelos y fórmulas económicas para dar cabida a ese enorme volumen de inversión que las Coronas castellana y lusa, así como sus particulares realizarían en América. Comienza a surgir el concepto del Estado Moderno.

⁵⁴ Colón la definía con forma de huevo.

BIBLIOGRAFÍA GENERAL

- ARRANZ MÁRQUEZ, L. *Cristóbal Colón: misterio y grandeza*. Marcial Pons, Madrid, 2006.
- AZNAR VALLEJO, E. *Viajes y descubrimientos en la Edad Media*. Síntesis, Madrid, 1994
- BOORSTIN, D. *Los descubridores*. Critica, Barcelona, 1998.
- FAVIER, J. *Los grandes descubrimientos: De Alejandro a Magallanes*. Fondo de Cultura Económica, México, 1995
- FERNÁNDEZ ARMESTO, F. *Los conquistadores del horizonte: Una historia global de la exploración*. Destino, Barcelona, 2006.
- HERRMANN, P. *Historia de los descubrimientos geográficos. De la Prehistoria al final de la Edad Media: la aventura de los primeros descubrimientos*. Labor, Barcelona, 1968
- LADERO QUESADA, M.A. *Espacios del hombre medieval*. Cuadernos de historia: nº 95, Madrid, 2002
- LADERO QUESADA, M.A. *El mundo de los viajeros medievales*. Anaya. Madrid, 1992-
- PORRO, J. *Una antinomia protorrenacentista: secreto de estado y divulgación en los descubrimientos luso-castellanos. La cartografía (1418-1495)*. Anuario de Estudios Americanos, Sevilla, 2003
- TAVIANI, P. *Cristoforo Colombo. La genesi de la grande scoperta*. Novara: De Agostini, 1974.
- VARELA, C. (ed). *Cristóbal Colón. Los cuatro viajes. Testamento*. Alianza, Madrid, 1986.
- VIGNERAS, L. *La búsqueda del paraíso y las legendarias islas del Atlántico*. Cuadernos colombinos, nº6, Valladolid, 1976
- VV.AA. *Historia universal de las exploraciones. II: El Renacimiento (1415-1600)*. Espasa-Calpe, Madrid, 1968
- ZUMTHOR, P. *La medida del mundo: representación del espacio en la Edad Media*. Cátedra, Madrid, 1994

BIBLIOGRAFÍA ESPECÍFICA

- ALBURQUERQUE, L. *Historia de la navegación portuguesa*. Mapfre, Madrid, 1992
- CÉSPEDES DEL CASTILLO, G. *La exploración del Atlántico*. MAPFRE, Madrid, 1991
- CHAUNU, P. *La expansión europea (siglos XIII al XV)*. Labor, Barcelona, 1982
- FERNÁNDEZ ARMESTO, F. *Antes de Colón: exploración y colonización desde el Mediterráneo hacia el Atlántico*. Cátedra, Madrid, 1993
- LAS CASAS, B. *Historia de las Indias*. Saint-Lu, André (ed). Caracas: Biblioteca Ayacucho
- LEÓN GUERRERO, M. *El segundo viaje colombino*. Ed. Digital de la Biblioteca Miguel de Cervantes, 2002
- MORALES PADRÓN, F. *Los descubrimientos en los siglos XIV y XV y los archipiélagos atlánticos*. Anuario de Estudios Atlánticos, nº10, Madrid-Las Palmas, 1971
- MARTÍNEZ HIDALGO. J. *Las naves del descubrimiento y sus hombres*. Mapfre, Madrid, 1992
- PEREZ EMBID, F. *Los descubrimientos en el Atlántico y la rivalidad castellano-portuguesa hasta el Tratado de Tordesillas*. Escuela de Estudios Hispano-Americanos, Sevilla, 1948
- PORRO, J. *La evolución de la cartografía medieval: la imagen del mundo desde la caída del Imperio Romano hasta el descubrimiento de América*. Iacobus: revista de estudios jacobeos y medievales, nº15-16, 2003.
- RUMEU DE ARMAS, A. *La exploración del Atlántico por mallorquines y catalanes en el siglo XIV*. Anuario de Estudios Atlánticos, nº10, Madrid, 1964
- SAGARRA GAMAZO, A. *Colón y Fonseca: la otra versión de la historia indiana*. Ed. De la Universidad de Valladolid, 1997.
- SÁENZ-LÓPEZ, S. “El portulano, arte y oficio”. En CUESTA DOMINGO, M. y SURROCA CARRASCOSA, A. *Cartografía Medieval Hispánica : imagen de un mundo en construcción*, Madrid: Real Sociedad Geográfica: Real Liga Naval Española, 2009
- VALDEÓN BARUQUE, J. *El Marqués de Santillana 1398-1458: los albores de la España Moderna. La época*. Nerea, Hondarribia, 2001

- VARELA, J. *Colón y Pinzón, descubridores de América*. Instituto de Estudios de Iberoamérica y Portugal, Valladolid, 2005.

MATERIAL COMPLEMENTARIO

Figura. 1: Mapa de las relaciones comerciales en Europa durante el siglo XIV.



Figura. 2: Expansión portuguesa en África (siglo XV)



Figura. 3: Ruta de los viajes colombinos

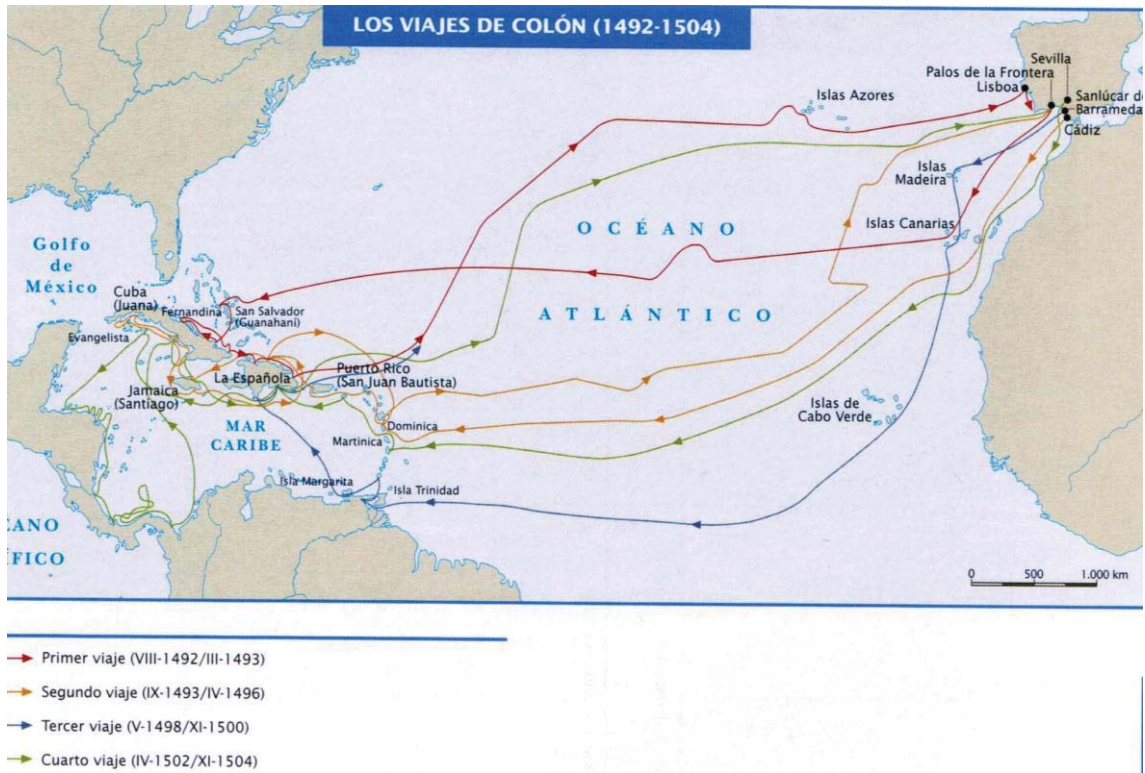


Figura.4: Mapamundi del Salterio de la abadía de Westminster (1265)



Figura. 5: detalle del Atlas catalán, de Cresques. (1389)



Figura. 6: Portulano de Jorge Aguiar (1492)

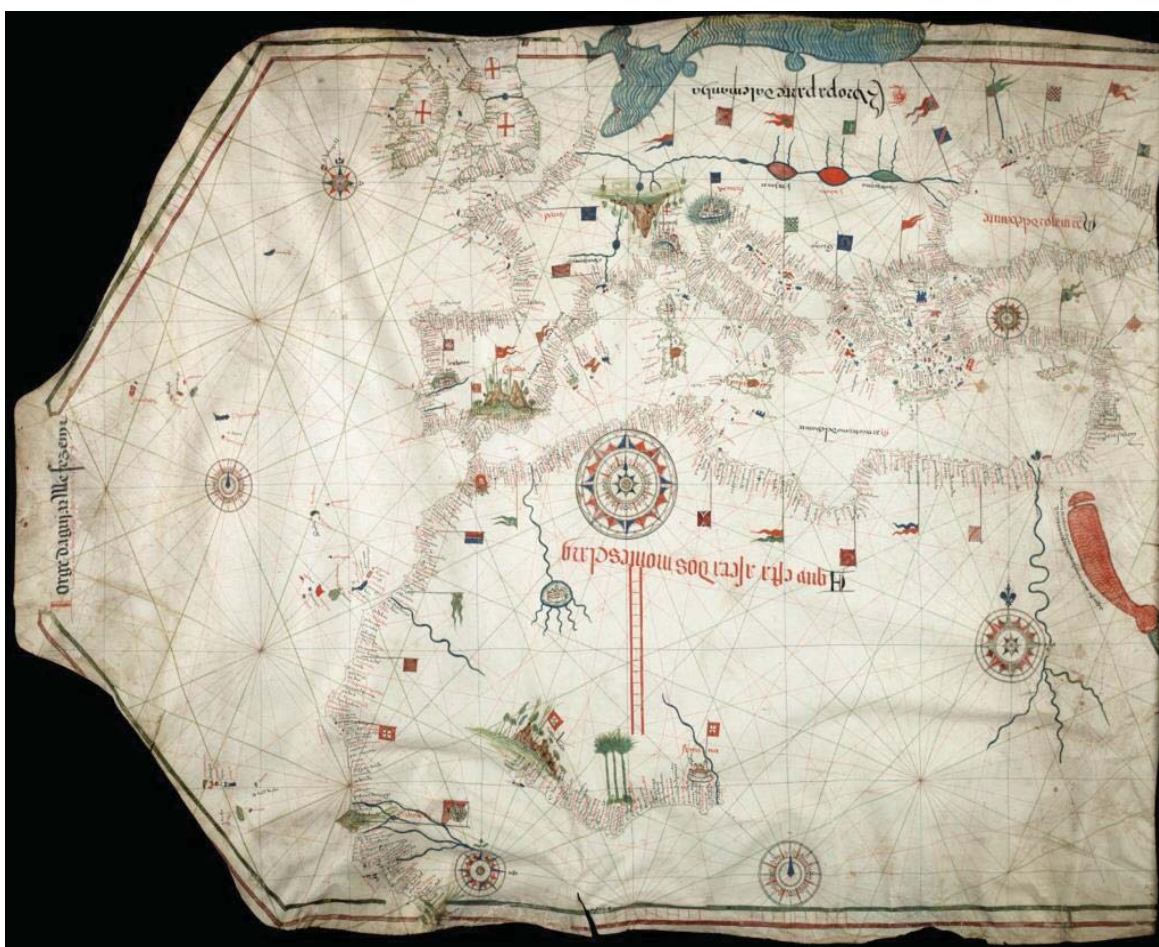


Figura. 7: Galera



Figura. 8: Coca

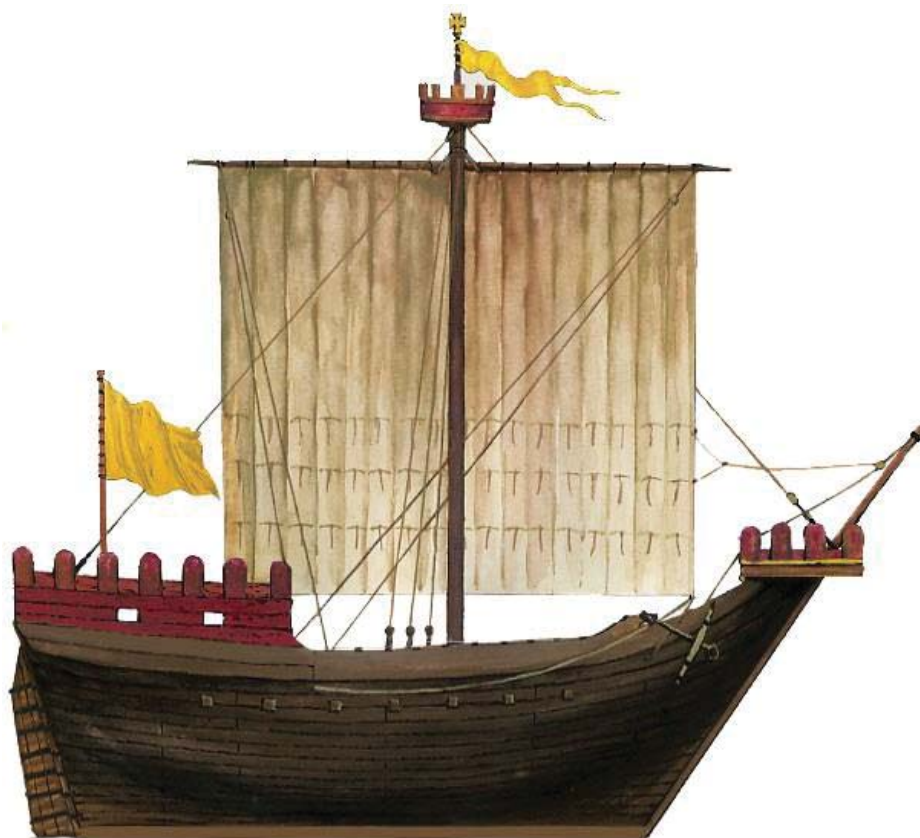


Figura. 9: Carraca veneciana



Figura. 10: Carabela portuguesa



Figura. 11: Carabela española

