

Juan de la Cosa*

(Juan de la Cosa)

Bilbao, Pedro

BIBLID [1136-6534(1998): 11: 7-24]

Así como algunos documentos mueven a pensar que Juan de la Cosa (1449-1509) nació en Santoña (Cantabria), otros por el contrario parecen demostrar que era vizcaíno. De esta última opinión es Pedro Bilbao, autor de una comunicación sobre el célebre navegante que, en tanto que propietario de la Santa María, acompañó a Cristóbal Colón en sus dos viajes de 1492 y 1493. Juan de la Cosa fue asimismo el autor de un magnífico plano (1502) en el que, por primera vez en la Historia, América aparece representada separada de Asia. Complementa la comunicación una serie de observaciones y precisiones firmadas por Eskibel.

Zenbait dokumenturen arabera, Juan de la Cosa (1449-1509) Santoñan (Kantabria) jaio zela pentsa liteke, baina beste batzuek bizkaitarra zela aditzera ematen bide dute. Iritzi horretakoa da Pedro Bilbao, nabigatzaile ospetsuari buruzko komunikazio honen egilea. Juan de la Cosa Santa María ontziaren jabe gisa, Kristobal Kolon lagundu zuen 1492 eta 1493ko bidaietan. Orobat, plano eder (1502) baten egilea da, zeinean Amerika Asiatik bereizirik agertzen den lehen aldiz Historian. Eskibelek sinaturiko ohar eta zehaztasun sailak osatzen du komunikazioa.

Si certains documents laissent à penser que Juan de la Cosa (1449-1509) était né à Santoña (Cantabria), d'autres indices prouvent au contraire qu'il était biscayen. C'est ce que pense Pedro Bilbao dans sa communication sur ce célèbre navigateur qui, en qualité de propriétaire de la Santa María, accompagna Christophe Colomb dans ses deux voyages en 1492 et 1493; il fut aussi l'auteur d'une remarquable carte (1502) où pour la première fois, l'Amérique est représentée séparée de l'Asie. Intéressantes observations et précisions apportées par Eskibel dans la discussion qui suivit la communication.

* Archives Manuel de Ynchausti. Ustaritz.

Casi todos los historiadores y autores que tratan del descubrimiento y colonización de América, atentos en primer lugar a glosar aspectos políticos, militares, legales, o simplemente pintorescos, de la colosal empresa, se olvidan de los científicos y técnicos de la misma.

Muchos, y por cierto famosos, atribuyen el hecho a la casualidad. Para ellos todo se debió a la voluntad de un hombre extraordinario, y a una serie de coincidencias. Y por ensalzar a ese hombre, empequeñecen el mérito de los medios con que contó e ignoran por completo a los que fueron sus colaboradores y compañeros.

Uno de estos fue Juan de la Cosa, el maestre de la nao capitana, navegante y cartógrafo de tan buena talla científica como el Almirante, y posiblemente de conocimientos empíricos superiores a los de Cristóbal Colón. Y teniendo en cuenta que en aquellos tiempos la ciencia se basaba principalmente en observaciones personales, no vacilamos en afirmar que Juan de la Cosa poseía unos conocimientos náuticos y geográficos bastante más sólidos y extensos que Cristóbal Colón, como demostraremos más adelante.

En la mayor parte de los infinitos libros que acerca del Descubrimiento se han escrito, apenas si se detienen los autores a considerar el valor de la participación de Juan de la Cosa, Alonso Niño, Pinzón y otros, en la búsqueda del Oriente por Occidente. A Juan de la Cosa, aparte de algunos artículos en revistas náuticas, algún trabajo de Fernández Duro sobre su vida, ciertas monografías sobre su Mapa Mundi, y citas dispersas en libros de historia, solamente se le ha dedicado un libro completo, y él bien modesto: el de Enrique de Leguina, en su colección titulada "Hijos ilustres de Santander".

¿Fue realmente montañés Juan de la Cosa? No existe evidencia alguna de ello, y aunque tampoco hay pruebas concluyentes de que fuera vasco, multitud de datos y de referencias que de este personaje se tienen indican por lo menos su origen éuscaro.

Orduña y Santoña se disputan la gloria de ser su ciudad natal. No hay ninguna prueba de que ninguna de ambas lo sean. De lo que sí estamos seguros es de que estuvo vecindado en Santoña, donde vivieron su esposa e hija durante el tiempo de sus exploraciones de América.

También se sabe que durante la última parte de la Edad Media había en Santoña un barrio llamado La Cosa, y que en la iglesia de Santa María del mencionado puerto cántabro hay un registro de un episodio anterior al nacimiento de nuestro héroe, referente sin duda a algún pariente suyo. El registro en cuestión reza así:

"En el año 1427, un Juan de la Cosa, vecino de esta ciudad asaeta a un Juan de Urdiales, y perseguido se acogió al asilo desta Iglesia de Santa María..."

Todo esto, y nada más que esto, es cuanto se puede aducir en pro de la teoría de Juan de la Cosa montañés. Ciertamente para demostrar que era vasco no se puede presentar ninguna prueba documental, pero los indicios de los hechos de que fue protagonista, sus relaciones y amistades, y las citas que de él hacen muchos contemporáneos suyos, nos inclinan a sostener la segunda proposición.

Isaac López Mendizabal, además de afirmar que Juan de la Cosa era vasco, insinúa que quizá su nombre exacto fuese Juan de Lekosaiz. Segundo de Izpizua dice: "Creemos no equivocarnos al afirmar que ese buque (la *Santa María*) era

vasco, que su capitán fue vasco, y que eran de nuestra tierra la mayoría de los marineros que lo tripulaban". El historiador argentino Enrique de Gandía recoge una versión según la cual el verdadero apellido del gran cartógrafo y navegante no era "La Cosa", sino "Lakotxa", que en euzkera puede significar "algo áspero, rudo". Pero ni este nombre, ni el de Lekosaiz, tienen en este caso ningún fundamento serio.

En cambio, lo que afirma Izpizua de "que eran de nuestra tierra la mayoría de los marineros" que tripulaban la *Santa María*, nos puede llevar a la consecuencia de que su capitán era vasco. En efecto: en aquella época, como en cualquier otra, los capitanes de mar solían rodearse de gentes de confianza, y esta gente leal siempre la busca el hombre entre sus paisanos y amigos. Como marino, empeñado a veces en delicadas empresas, el autor de este trabajo ha tenido con frecuencia que elegir su dotación, y puede decir, que siempre, en todos los casos, procuró rodearse de compatriotas. Cuando en alguna ocasión, en buques de cualquier bandera, se observa que predomina el elemento humano de determinada nacionalidad, ya puede uno estar seguro que el capitán o el armador son de la misma nacionalidad. Y esto que sucede hoy en día, ocurría también en la época de los descubrimientos. Basta revisar las listas de los tripulantes y soldados de todas aquellas expediciones, para comprobar que la proporción mayor de cada dotación estaba compuesta de paisanos del jefe de la misma. Y seguramente esto no era una excepción a bordo de la *Santa María*.

Juan de la Cosa era, además de capitán, armador de la nao, con la que se había dedicado, antes de relacionarse con Colón, a las navegaciones que más abajo diremos. Es de suponer que, no solamente por procurarse una seguridad personal en aquellos tiempos muy precaria, sino también para defender sus intereses, el esforzado marino se rodeara de gentes de su misma raza, y, a poder ser, que hablaran su propia lengua. Este último factor ha constituido un poderoso recurso para los vascos, en muchas empresas comerciales y guerreras, para entenderse entre sí cuando no les convenía que rivales o extraños conocieran sus propósitos. Y Juan de la Cosa estaba rodeado de vascos. Su contramaestre, el hombre de confianza de todo capitán, se llamaba Chacu, diminutivo familiar vasco de Juan; otros nombres vascos que saltan a la vista al examinar las listas de tripulantes que se han estudiado de la *Santa María*, son: Juan y Domingo de Lequeitio, Domingo de Bermeo, Pedro de Bilbao, Martín de Urtubi, y algunos más.

Pero es el mismo Colón quien, al relatar el naufragio de la *Santa María* y pretender cargar la responsabilidad sobre su maestre, dice: "si no fuera por la traición del maestre y de la gente, que eran todos o los más, de su tierra, de no querer echar el ancla por popa, como el Almirante lo mandaba, la nao se salvara". Al decir esto, Colón se refiere al hecho de que, varada la embarcación en el arrecife de la bahía del Caracol donde se perdió, al ordenar fuera fondeada un ancla de esperanza por la popa, y disponer que Juan de la Cosa y algunos marineros embarcaran en un batel para fondearla, no cumplieron la orden los citados y en su lugar se dirigieron a la carabela *Niña* que estaba cercana. Pues bien: los marineros que embarcaron en el batel con Juan de la Cosa eran Chacu, Juan y Domingo de Lequeitio, Domingo de Bermeo, y Martín de Urtubi. "Los de su tierra", como decía el Almirante.

Por otra parte, Fray Bartolomé de las Casas, cuando se refiere en sus escritos a Juan de la Cosa, le denominan siempre "el Vizcaíno", y es de suponer que, aunque Colón, extranjero, confundiera a vascos y castellanos, el referido religioso

español no cayera en esta confusión. Entresacamos de su *Historia de las Indias*, relatando la expedición de Rodrigo de Bastidas, el siguiente párrafo: “concertose con algunos, y en especial con Juan de la Cosa, vizcaíno, que por entonces era el mejor piloto que por aquellos mares había”.

Vemos pues, que cuando se refieren a él sus contemporáneos le denominan “vizcaíno”, es decir, vasco, y no hemos encontrado jamás una cita de aquel tiempo en la que se diga que era castellano, ni siquiera cántabro como se le ha denominado más tarde. Y este testimonio de Fray Bartolomé de las Casas, en una relación en la que frecuentemente añade el lugar de origen a los nombres de los personajes que figuran en ella, tiene para nosotros toda la autoridad necesaria para considerar a Juan de la Cosa vasco. Esto entra incluso en lo posible, aunque hubiese nacido en Santoña, pues no debemos olvidar que la demarcación occidental de Vizcaya estaba en cabo de Ajo, una generación aproximadamente antes de la de Juan de la Cosa, y que todavía quedan muchos apellidos vascos en aquella comarca hoy montañesa.

Pero si existe una nebulosa respecto al lugar y fecha del nacimiento del gran marino, no hay ninguna duda acerca del mérito de su contribución al Descubrimiento de América. Se ha dicho que la epopeya de 1492 fue producto de la genial equivocación de Cristóbal Colón al suponer la circunferencia terrestre una tercera parte menor que lo que en realidad es. Todos los cálculos de Colón se basaban en las medidas del sabio florentino Paolo del Pozzo Toscanelli, quien aceptaba la cifra dada por Tolomeo, y, antes que éste, por Posidonio. En el mapa de Toscanelli que vio Colón, la distancia entre la costa occidental de Europa y las orientales de Asia era de 230 (de longitud geográfica; por lo tanto, para llegar a aquellas costas por occidente había que navegar solamente el complemento de 130). Posidonio había calculado la circunferencia terrestre en 180.000 estadios, o sea unos 28.350 kilómetros.

Como se ve, Toscanelli y Colón sumaban dos errores: uno de ellos la distancia en grados entre las costas occidentales de Europa y las orientales de Asia, menor en unos 70° en la realidad; el otro, la extensión longitudinal de cada grado, casi 31 kilómetros menor que la verdadera de 111.120 metros aproximadamente.

No tiene nada de particular ninguno de estos errores para cualquier sabio de aquella época, cuyos elementos de investigación estuviesen reducidos al estudio de los escritos de los antiguos filósofos y matemáticos griegos. Menos aún, si no tuvo nunca ocasión de observar el firmamento desde ángulos suficientemente abiertos. Pero esto que puede ser aplicado a Toscanelli, no podemos hacerlo extensivo a Colón, espíritu eminentemente observador (solamente un espíritu así era capaz del descubrimiento del fenómeno de la declinación magnética terrestre), y que había realizado navegaciones con notables diferencias en latitud. Solamente suponiéndolo apasionado en grado sumo con el problema, y tratando inconscientemente de ajustar la realidad a la medida de su deseo, podemos justificar el segundo error de Colón. *Colón debía haber visto mucho antes con sus propios ojos cual era la extensión aproximada de un grado terrestre*. Pero no lo quiso ver, sin duda para acercarse más el lejano oriente a la roda de sus naves. Murió perseverando en su error y creyendo que había ojeado parajes de las costas del Imperio del Gran Kan, y suponiendo por lo tanto la circunferencia de la tierra una tercera parte menor que la verdadera.

No cabe la menor duda que algunos de sus pilotos, y de aquí sus diferencias con el Almirante, no compartían por lo

menos el segundo error, y Juan de la Cosa lo demostró diez años más tarde al dibujar su famoso Mapa Mundi, verdadero evangelio geográfico del Descubrimiento. ¿Se lanzó el marino vasco al primer viaje completamente fascinado por las teorías del Almirante? No nos cabe la menor duda de que no. Juan de la Cosa, como seguramente otros navegantes de su época, sabía muy aproximadamente cual era la extensión de un grado terrestre, y por lo tanto, aunque naturalmente no contara con la interposición del Nuevo Continente en la ruta, y tampoco conociera la exacta posición geográfica de la costa oriental de Asia, sabía muy bien que la distancia que por occidente les separaba de ella era mucho más larga que lo que su jefe calculaba.

Desde luengas edades se ha venido considerando al nauta como un ente rudo y aventurero, sin demasiada ciencia y sin ninguna cultura. Esto, que puede ser cierto cuando el navegante tiene poca curiosidad por los asombrosos fenómenos naturales que le rodean la mayor parte de su vida y cuando tiene poca o ninguna disposición para el estudio, no puede aplicarse al náutico bien preparado, observador y estudioso. Nadie puede disponer de más tiempo, soledad, condiciones, para dedicarlas a la lectura, la meditación y la observación directa de hechos y fenómenos vedados para otros hombres. Eran la Geografía y la Cosmografía, disciplinas empíricas antes que puras en aquel entonces, las ciencias superiores del hombre del siglo XV, y en ellas se basaban las humanidades y el concepto del mundo que a la sazón se tenía. Las noticias de los marinos y cartógrafos, que eran cosmógrafos y geógrafos a la vez, tenían en aquel tiempo tanta importancia para filósofos y humanistas, como en estos días las investigaciones atómicas para las nuevas concepciones científicas. ¡Cómo que cada nuevo descubrimiento de aquéllos, lo mismo que cada paso en el laberinto de la física electrónica contemporánea, podía, y puede, conducir al derrumbamiento de todos los conceptos existentes!

¿Era el marino vasco uno de aquellos curiosos observadores, comparable en muchos aspectos con los investigadores contemporáneos? Únicamente podemos decir, que motivo tenía para ello, y que pruebas dio más tarde de serlo.

Juan de la Cosa era capitán y armador de la nao *Marigalante*, renombra luego la *Santa María*. Esta nave, construida probablemente en Bilbao, Plencia o Bermeo, era una embarcación “de Atlántico”. Sus características han sido estudiadas y discutidas profusamente, y según las últimas investigaciones, parece ser se trataba de un navío de cubierta corrida que desplazaba entre 180 y 220 toneladas. Sus dimensiones, (teniendo en cuenta la fórmula empírica de la construcción naval de la época, conocida con el nombre de “As-Dos-Tres” porque se daba a la quilla y a la eslora de una nave valores respectivamente dobles y triples del adjudicado a la manga, y que la eslora del batel debía, según otra fórmula, “tener el largo que tuviese de fuga la tolda de popa hasta la afrizada del castillo de proa”), se han calculado en 25'60 metros de eslora y 7'50 de manga. Para este cálculo, hecho por el marino español Juan de Oyarzabal, ha sido un dato de gran valor el que el mismo Colón registra en su diario, el 9 de noviembre, cuando dice: “...el río, tanto como longura de la barca, tenía cinco brazas”.

Era pues la *Marigalante* una nave de regulares dimensiones, mucho mayor que cualquier otra mercante de las que navegaban en el Mediterráneo o cerca de las aguas del Estrecho en el Atlántico. Casi de doble desplazamiento que la *Pinta* y la *Niña*, podía considerarse un coloso de aquellos tiempos.

Su aparejo también sirve para demostrar que era una nave de Atlántico, hecha para desafiar la mar brava, y con únicamente cuatro remos por banda, para las maniobras en puerto y para avanzar algo en las escasas calmas del Cantábrico y la costa de Portugal. Tenía cuatros palos cruzados, lo que prueba que contaba principalmente con el viento como fuerza motriz. No se parecía en nada a las galeras de remos como propulsión principal y vela latina auxiliar, ni a otras naves mediterráneas y meridionales, como las carracas, úxeres, caudales, tapuyeres, bergantines, trabaces y laúdes, de los genoveses, argelinos, turcos, venecianos, mallorquines, aragoneses y andaluces. Era una embarcación de océano.

Me detengo en estos detalles para deducir las navegaciones que solía realizar Juan de la Cosa. Traficaría con los puertos de la Liga Hanseática, Hamburgo, Bremen, Lubek, Londres, Bergen... Quizás llegara alguna vez a Tule, país identificado por algunos autores con Islandia. Visitaría el Canal de Bristol y el mar de Irlanda; Saint Malo, La Rochelle y Burdeos le serían familiares. Para el sur del Golfo de Vizcaya, transbordaría especias en Lisboa, en Sevilla y Cádiz; carenaría alguna vez en Palos de Moguer, y allí conoció sin duda a sus amigos Martín Alonso Pinzón y Vicente Yáñez Pinzón, y, cristiano viejo y aficionado a cartear y a estudiar cosmografía, visitaría a los frailes de La Rábida. Las islas Afortunadas serían también puerto de recalada para él, y es probable que llegara a la Guinea, país ya descubierto entonces por los portugueses. Esos eran los tráficos a que se dedicaban en aquella época los buques mercantes del porte de la *Marigalante*.

Lo que es seguro, aunque se diera el caso improbable de que no llegara nunca ni a Tule ni a Guinea, es que Juan de la Cosa había realizado navegaciones que implicaban por lo menos 30 grados de diferencia en latitud, y posiblemente 60, desde la costa de Senegal hasta Islandia. Y aunque el cálculo de la longitud era todavía un secreto que no iba a ser revelado en tres siglos, los marinos como Juan de la Cosa sabían desde antiguo determinar la latitud, bien por la altura del polo sobre el horizonte (estrella Polar), bien por observación de la altura del sol al mediodía. En los "Libros del Saber" de Alfonso el Sabio, en el "Almanaque Perpetuo" de Abrahan Zacuto, en los "Regimientos" de los marinos portugueses, y en el "Arte de Navegar" de Nicolás Antonio, se explicaban estos métodos y se daban declinaciones de algunos astros. El astrolabio y la ballestilla o bastón de Jacob, eran manejados por todos los pilotos de altura.

A este punto queríamos llegar con nuestro largo razonamiento. Si Juan de la Cosa, marino y piloto experimentado y "dado a cartear", había navegado una amplitud de 30 grados de diferencia en latitud, contando leguas con la ampollita y midiendo grados con la ballestilla, el marino vasco era uno de los que sabían la extensión aproximada del grado. Él había visto la Polar muy alta sobre su cabeza, y la había visto otras veces casi hundida en la bruma del horizonte. El sabía la diferencia en grados que había entre ambas posiciones de la estrella, porque ese dato le servía para hallar las latitudes que cruzaba su nave. Y al mismo tiempo había medido las leguas que había entre ambos puntos terrestres. Sabiendo que la tierra era sensiblemente esférica, conocimiento de todo hombre culto de aquel tiempo, lo que además había también comprobado observando aquella Polar, no necesitaba sino una simple multiplicación para tener la medida aproximada en leguas marinas de la circunferencia del globo. Negarle el sentido de tan sencillo razonamiento, y suponer que no sintiera curiosidad por fenómenos que tanto le interesaban, a un hombre que

pocos años después era maestro de Pilotos en la Escuela de Náutica de Sevilla y el mejor cartógrafo de su época, sería, además de injusto, necio.

De lo que se conoce de sus relaciones con el Almirante se deduce que el navegante vasco disentía de las opiniones de Colón. Esta disparidad de criterio acerca de lo fundamental del Descubrimiento, se puso históricamente por primera vez de manifiesto durante el segundo viaje. Después de recorrer más de 300 leguas de Oriente a Poniente por el sur de Cuba, estando fondeados cerca de Cabo de San Antonio, Colón obligó a sus tripulantes a jurar, bajo severas penas, que aquella costa era tierra firme de Asia:

"Yo, Fulano de Tal, maestre o marinero de la carabela Tal, juro que nunca vi ni oí de isla que pudiese tener 335 leguas en una costa de Poniente a Oriente, y aún no acabada de andar. Ciertamente no tengo duda de que sea tierra firme, antes lo afirmaré y lo defenderé que es tierra firme y no isla, y que antes de muchas leguas navegando por la dicha costa se hallaría tierra donde tratar con gente política de saber y que saben mucho".

No cabe duda de que al hacer firmar este documento se refería al, para él obsesionante, Imperio del Gran Kan. Y tampoco, que al realizar este acto dictatorial, alguien entre los presentes había puesto en tela de juicio las opiniones del Almirante. Juan de la Cosa estaba en aquel navío, y tuvo que firmar el juramento. Siete años más tarde, al trazar su famoso mapa, se retractaba públicamente de aquel juramento arrancado a la fuerza, dibujando a Cuba como isla, con contornos y proporciones muy aproximadas a las verdaderas, y no como costa de un continente, idea que *todavía* estaba fija en la mente de Colón.

Antes de dibujar el primer mapa en que aparecían las costas de América, Juan de la Cosa hizo cinco viajes a las tierras descubiertas: entre ellos dos al golfo de Paría y Darién. El año 1500 fue nombrado Piloto Mayor en Sevilla. Este cargo incluía el de director de la Escuela de Náutica y el de conservador de los registros de todos los descubrimientos de tierras que se hacían. Durante este periodo trazó el Mapa Mundi que le ha hecho inmortal. Fechado en 1500, probablemente no fue terminado hasta 1502, ya que en él se consignan datos no conocidos hasta esta época, como las exploraciones de Cabot y de los Hermanos Corte Real en las costas de Canadá y Norte América, y los de Vicente Yáñez Pinzón y los portugueses en Brasil.

En el mapa, que es a la vez una verdadera obra de arte, aparece todo el mundo conocido entonces, señalando con banderas españolas, portuguesas e inglesas, los territorios descubiertos por los respectivos navegantes. Haciendo un verdadero alarde de conocimientos geográficos y náuticos, y demostrando poseer una información completa y al día, sitúa todas las Grandes y Pequeñas Antillas, las costas conocidas del golfo de México, Paría, Darién, Brasil, Florida, y América del Norte hasta lo que hoy se llama Nueva Escocia. El dibujo de Africa es perfecto. Y la minuciosidad de los detalles de la costa de Marruecos, España y Portugal, el golfo de Vizcaya, el canal de la Mancha, y partes de las Islas Británicas, demuestran que estas costas, como las de Cuba, le eran familiares, y que no las situaba por referencias, *sino porque las había visto muchas veces*. Esto prueba que todo nuestro razonamiento para demostrar que el navegante vasco había navegado por lo menos 30 grados de diferencia en latitud antes de su primer viaje a América, no era una mera especulación en que basar nuestra tesis.

Después de desempeñar algunas delicadas misiones de carácter diplomático que le encomendó Don Fernando el

Católico, vuelve al golfo de Urabá en 1505. Y después de regresar a la Península para registrar sus nuevos descubrimientos, torna en 1508 a Santo Domingo, como Teniente y piloto de la expedición de Hojeda y Nicuesa. Ambos capitanes llevaban nombramientos de Gobernadores de dos importantes zonas de Tierra Firme: Nueva Andalucía y Castilla de Oro. La demarcación de las fronteras es causa de rivalidad entre Hojeda y Nicuesa, y Juan de la Cosa tiene que intervenir muchas veces para apaciguarlos.

El 17 de noviembre de 1509 partían de Santo Domingo dos armadas con rumbo a Cartagena de Indias. Juan de la Cosa, que era piloto de las dos, viajaba en la de Hojeda. Los españoles hallaron obstinada oposición por parte de los indígenas. Contra la opinión del vasco, Hojeda decidió hacer un desembarco siendo cercado por los naturales, quienes pusieron su vida en gran peligro. Juan de la Cosa, que presenciaba las operaciones desde el alcázar de su barco, saltó inmediatamente a tierra en auxilio de su capitán, acompañado de algunos marinos. Consiguieron distraer las fuerzas de los indios, cubriendo la retirada de Hojeda, pero fue él mismo cercado y capturado. Anochecía, y los españoles se vieron obligados a dejar al gran marino y cartógrafo en poder de los guerreros indios.

El vasco luchó con denuedo, pero poco a poco fueron muertos todos sus compañeros por los dardos envenenados de los indígenas. Solamente uno, Diego de Ordax, quedaba ileso a su lado cuando Juan de la Cosa fue herido. Requirió a su compañero para que huyera, y como este se resistiese a abandonarlo, le dijo: "Pues que Dios hasta ahora os ha guardado, hermano, esforzaos y salvaos, y decid a Hojeda como me dejáis al cabo...". Aquellas fueron sin duda sus últimas palabras.

Al día siguiente, la expedición encargada de rescatar el cadáver lo encontró "reatado a un árbol, como un erizo asaeteado, hinchado y disforme por el veneno". Murió por salvar a su capitán y compañero, desmintiendo con este valeroso gesto, aquella tilde de cobarde con que justamente le calificó Colón, cuando acompañado de sus compatriotas vizcaínos, trataba sin conseguirlo, de fondear un ancla de esperanza para la *Santa María* encallada.

Juan de la Cosa, "corto en palabras, pero en obras largo", apenas dejó escritos, y ninguno que relatara sus hazañas. Su vida fue una vida de acción, vida marinera de abnegación, de responsabilidad, de estudio y de trabajo. Vida noble y fecunda. En el mismo olvido en el que se le tuvo siempre hay un matiz de la sobriedad y modestia de su carácter. Tras de él, no quedaron títulos, escudos ni blasones. Y sin embargo fue una de las figuras señeras del Descubrimiento. Probablemente el hombre que tuvo una visión más real de toda la empresa, y el primero que conoció que habían descubierto un Nuevo Mundo. Colón murió sin saberlo.

Londres, Agosto de 1948

ALGUNAS OBSERVACIONES A LA COMUNICACIÓN. Por *Eskibel*

Con respecto al nombre que, con grafía española, se asigna al referido navegante, *sería conveniente provocar investigaciones sobre el probable linaje vasco del mismo*. De las distintas hipótesis que sobre el caso puedan proponerse, se destacan dos como más ajustadas a la práctica seguida en la generalidad de los casos de transformación de nombres vascos en nombre españoles o franceses, a saber.

a) Que se trate de una traducción del nombre vasco original. Entre innumerables ejemplos que se pueden ofrecer:

Las Casas, correspondiendo a "Etxieta" o "Etxiaga";

Avellaneda, correspondiendo a "Urresti" o "Urreiztieta";

La Pedriza o Pedregal, a "Areta" o "Arieta" o "Areatza";

La Fuente, a "Iturria";

Casamayor, a "Etxeandia";

Arboleda (en español) o Verger (en francés) a "Zugadi" o "Zugati" o "Zugastieta";

La Vega, Las Vegas, La Ribera, a "Ibarra";

El Espinal, a "Elorrio", "Elorrieta";

El Regato, a "Erreka";

Lope (Lupus), a "Otxoa";

Entrambasaguas (en español) o Entre-Deux-Mers (en francés), a "Ugarte", "Uharte", "Urbartarte";

Corvino, a "Belazko";

La Sierra, a "Mendieta";

Venta del Hambre, a "Gosetxe", de "Goxetxe", de "Oizetxe" igual a "casa en el Oiz"; etc.

b) Que se trate de una deformación o mala representación gráfica de sonidos vascos, influida luego, o no, por analogía con palabras españolas.

Así por ejemplo:

"Olabarrieta" da "Olabarrietas" y éste ha dado Las Barrietas;

"Muñekaitz" ha dado Las Muñecas;

"Elorrio" ha dado El Hórreo;

"Galea" id La Galea (con el sentido de "Galera");

"Gartzea" (el joven) García;

"Otza" ha dado recientemente La Osa; etc.

Por ahora, sólo sé de un toponímico que pudiera contener la misma raíz que el nombre del navegante, *i. e. Lakoizketa*. Otras dos hipótesis han de tenerse en cuenta al investigar sobre el nombre de nuestro personaje: que se trate de un apodo euskérico mal transcrito, o de un "recurso" de comodidad para quienes no sabiendo pronunciar un nombre difícil para ellos, sustituyesen dicho apellido por "la cosa".

Las investigaciones sobre "La Cosa" conducirían acaso, también, a aclarar lo que recientemente vienen sosteniendo algunos "colombistas", sobre que hubo en torno a Colón no "uno" sino "dos" vascos llamados "Juan de la Cosa".

El primero, *navegante*, dueño del *Santa María* del primer viaje de Colón, maestro del mismo barco, y domiciliado en la Parroquia de Santa María del Puerto en Santoña, caído en

desgracia ante Colón por la pérdida del barco o por su competencia personal con él.

El segundo *cartógrafo*, residente en el Puerto de Santa María (Cádiz), del cual declaró uno de los testigos en los “pleitos” de Colón, que le había oído decir que cuanto sabía de “cosas de la mar” *lo había aprendido de Colón*.

El primer escritor que expuso este caso de dualidad fue Justin Winsor; luego, le han seguido varios. Entre las pruebas que aducen para apoyar su teoría, dicen: Juan de la Cosa, el cartógrafo, fue con Colón en su segundo viaje que duró desde 25 de septiembre de 1493 hasta 11 de junio de 1496; durante este lapso de tiempo, y con fecha 28 de febrero de 1492, existe un documento real según el cual se autoriza a Juan de la Cosa, navegante, y precisamente en razón de haber perdido su barco al servicio de la Corona, a transportar un cargamento de trigo de Andalucía a Guipúzcoa. También se hace resaltar como improbable el hecho de que quien mandó la nave-capitana en el primer viaje, navegase como simple “marinero” en la *Niña* en el segundo viaje. Y, por último, hacen notar la anomalía de que en el mapa de Juan de la Cosa, las islas Bahamas visitadas en el primer viaje colombino están tan equivocadamente situadas, que ello da a entender que lo hizo por referencia, y no por observación personal.

En contra de este “descubrimiento” parece que debieran tenerse en cuenta: primero, el texto de Las Casas según el cual la expedición de Rodrigo de Bastidas iniciada en octubre de 1501 fue dirigida por La Cosa porque “era el mejor *piloto* que para aquellos mares había, por haber acompañado al Almirante en *todos* los viajes”. Pero siendo acertada de duplicidad del personaje, “todos” los viajes efectuados por *los* Lakotza hubiesen quedado reducidos a, *para el navegante*, el primero; y *para el cosmógrafo*, el segundo y tal vez la ida del tercero, pues el resto del tiempo que duró este último, es decir desde 18 de mayo de 1499 a junio de 1500, acompañó la expedición de Ojeda y Vespucci.

Los viajes de Colón a América fueron:

- 1º del 3/Ag./1492 a Mar./1493
- 2º del 25/Sep./1493 al 11/Jun./1496
- 3º del 30/May./1498 a Oct./1500
- 4º del 9/May./1502 al 7/Nov./1504

Los hasta ahora conocidos de Lakotza a América:

- 1º (el del frente)
- 2º (el del frente)
- (dudoso)
- 3º del 18/May./1499 a Jun./1500 con Ojeda y Vespucci.
- 4º Desde Oct./1501 a Jul./1502 con Bastidas.

Segundo, que siendo poco conocido el apellido “La Cosa”, es coincidencia rara que *dos* primeras figuras en las empresas de Colón llevasen ese mismo nombre. Tal vez la hipótesis antes sugerida, y llamada de “recurso”, fuese la explicación de este fenómeno, por cuanto se vería repetido en el extranjero un apellido vasco apenas conocido en Euzkadi.

Tercero, que si Colón prescindió para el segundo viaje de su maestre principal por haber caído en desgracia con motivo de la pérdida del primer *Santa María*, no hubiese tenido nada de extraño que le hubiese “dejado” con sus compatriotas vascos en el fuerte “Navidad”, y, en cambio, resultará extraño que, como se ha dicho, precisamente la pérdida de su barco fuese un motivo de reconocimiento de servicios por parte de la Corona de Castilla y de León.

Al emprender dichas investigaciones sobre la persona o las personas “La Cosa”, deben utilizarse todas las informaciones producidas por la investigadora Alicia Gould y Quincy (Alice Bache Gould, de Boston) en el Boletín de la Real Academia de la Historia, vols. LXXXV (1942) a XCII (1928), sobre *los tripulantes de Colón*, trabajo aún todavía hoy incompleto y el cual ha sido calificado como “la más importante pieza de investigación original colombina realizada hasta en el presente siglo”.

Toda referencia sobre la persona “La Cosa” conduciría también a explicar “el respeto” de Colón hacia dicho personaje, al cual, a pesar de calificarle de “traidor” en su Diario, no se atreve a imponerle sanción alguna, así como “respetó” también las desercciones repetidas de Martín Alonso Pinzón. Tal vez la explicación de tales condescendencias se encontrase en la comprobación de la hipótesis (de Jesús M. de Leizaola) según la cual la participación de Lakotza en la empresa de Colón se debería a las siguientes circunstancias:

El personaje más influyente en la Corte de los reyes Isabel y Fernando era Pedro González de Mendoza, quien presidía el Consejo de la Corona, era Arzobispo de Toledo y Gran Cardenal de Castilla, el cual, aunque nacido en Guadalajara de familia allí establecida, era del linaje arabarra de los Mendotza, que con otras estirpes oriundas o entroncadas con casas vascas (como los Haro, Belasko, Ayala, etc.), vemos figurar a lo largo de aquellos tiempos, y aun en otros anteriores y otros muy posteriores, manteniendo contacto con las esferas dirigentes españolas e influyendo en ellas. Dicho Mendotza, a pesar de haberse arraigado en España —y como en los demás casos aludidos—, quiere seguir manteniendo contacto con su país de origen, de donde arranca su influencia, y así, no halla inconveniente en acumular con sus otros cargos eclesiásticos el Obispado de Calahorra, del cual era jurisdicción una parte considerable del territorio vasco.

Pues bien, suscitada en la Corte de Castilla la proposición de Cristóbal Colón, se producen dos influencias con sus respectivas derivaciones para asegurar el éxito y las garantías de la empresa: la una, la de Mendotza, quien patrocinaría la intervención de elementos vascos, como observadores y realizadores de los planes de Colón; y la otra, la de Medina Sidonia, potentado andaluz con su feudo en el Condado de Niebla (¿antigua Onuba?) y toda la costa andaluza que da frente al posteriormente llamado “mar de España”, es decir, desde la parte baja del Guadalquivir hasta tierras de Portugal.

Esas dos influencias se manifiestan en la aparición de Lakotza con su barco, por una parte, y la de los Pinzón y los Niño, clientes de Medina Sidonia, por otra. Todo esto sin perjuicio de la fantástica condena que por “deservicios a la Corona” obligaba a Palos a costear dos barcos.

En la Comunicación al Congreso de Estudios Vascos cuya lectura da ocasión a estas observaciones, parece que hay error al suponer, como en otros escritos sobre estos viajes de Colón, que en su primer viaje había una proporción importante de tripulantes vascos. Precisamente el hecho de que no acompañase a Lakotza toda la tripulación de su barco, puede ser objeto de estudio que descubre particularidades curiosas sobre el modo como los vascos tomaron la proposición colombina. A este respecto, es interesante subrayar el hecho de que en las nóminas de sueldos de la tripulación, los vascos más abajo mencionados aparecen con primas o sobresueldos de que no gozaron los restantes compañeros de fatigas.

Según las listas de nombres obtenidas en las investigaciones antes citadas de Alicia Gould, habría en la nao *Santa*

María —sin contar a Diego de Arana (o Harana, o Jarana), “alguacil” de la flota, por su oriundez dudosa—, solamente 5 ó 6 vascos entre los 39 hombres de a bordo, a saber: *Lakotza*, propietario y maestre de la nao; *Txatxu*, conrarmaestre; *Domingo de Lekeitio*, segundo conrarmaestre; *Domingo Bizkaíno*, tonelero; *Martín de Urtubia*, marinero grumete; y, dudoso, *Lope u Otxoa*, calafate.

En la *Pinta*, de los 26 tripulantes, ningún nombre que evidentemente parezca vasco. Sólo uno, cuyo primer nombre suele ser gallego y cuyo segundo pudiera ser una alteración de vasco, i.e. “Algruta”, por Algorta. Únicamente induce a sospechar esto la siguiente circunstancia: *Todos los cargos de especialización* marinera en el *Santa María* están en manos de los vascos citados, excepto el de “piloto” que lo desempeña uno del grupo de Medina Sidonia (Peralonso Niño); ¿cabría, acaso, suponer que ese testigo de los intereses de ese personaje andaluz, en el barco de Lakotza, tuviese su contrapartida en el barco de los onubenses, poniendo en él Lakotza, como *conrarmaestre* al referido Algruta?

En la *Niña*, 22 de tripulación, ningún nombre vasco, como no sean así un Ruiz de Gauna, y dos Arraez (que fuese arabización de Arraitz).

Total: 5 ó 6 en 87.

Además, dice el colombista de la Universidad de Harvard, S.E. Morison, que en el *Santa María*, “9 norteños, vascos y gallegos” formaban una “clique” cuyo cabecilla era Txatxu. Pues bien, de esos “9” cinco quedaron en Navidad, precisamente los seis vascos antes enumerados menos Lakotza.

También, se da el caso que, cuando el incidente del naufragio del *Santa María*, Lakotza se retiró a la *Niña* “con los suyos”, y no es de suponer que en un bote de unos 10 pies entrasen muchos más que seis hombres.

No parece necesario que en las divergencias o incompatibilidades entre vascos y españoles, que se produjeron en el fuerte Navidad, interviniesen mayor número de vascos que los cinco referidos. Eran hombres con personalidad y sabrían mantener sus posiciones, y no avenirse a convivir con elementos de otra raza o a supeditarse a ellos. Como, por otra parte, tampoco hay motivos para deducir de tales incidentes que fuesen esos vascos quienes provocasen la ira de los indígenas, por atropellos y violencias que son más características de otros temperamentos que del vasco.

Con respecto al tonelaje de los barcos del primer viaje de Colón se hace una afirmación en la Comunicación comentada que también parece debe ser precisada. Se dice que la *Santa María* era del tonelaje habitual de las navegaciones comerciales por el Mar del Norte. Pues bien, que sus 120 ó 140 toneles que era una medida mayor en el siglo XV, para el tráfico de Francia, de Flandes, del Báltico, de Inglaterra, se demuestra con la especialización en barcos de 40 a 100 toneles a que, para dicho tráfico, se dedicó la construcción naval bizcaína, y con el pleito continuado que desde Bilbao se sostuvo contra los requerimientos que de Castilla llegaban, durante los primeros siglos que siguieron a los viajes de Colón, y según los cuales se solicitaban barcos de mayor porte para la “carrera de Indias”.

En efecto, si durante el siglo XV

“como alarde de construcción, porque su ciencia y medios lo consentían, y para fines guerreros o de escolta, fabricaron durante el siglo XV, en ocasiones, navíos poderosos, con dimensiones enormes para su época, de 200 toneles y más (hasta uno de mil toneles), sin embargo, por lo común, y ateniéndose a las

exigencias de la clase de navegación costera, y de los puertos y radas que se frecuentaban, las naves vascas de trajinación marítima eran de porte menor”. (Guiard-Larrauri, *La Industria Naval Vizcaína*, pág. 31).

Debe tenerse en cuenta que el *tonel* vasco era un 20 % menor que la tonelada española de aquella época.

Luego, durante el siglo XVI y debido a las indicadas presiones exteriores, se va observando la tendencia hacia construcciones mayores; y hasta se registran hechos históricos que se resuelven en catástrofe (la Armada Invencible) debida al handicap que, frente a embarcaciones menores y más ágiles, desventajaba a las grandes fragatas del gusto hispano-lusitano en mares estrechos.

Como estadística expresiva de esa tendencia hacia el barco de porte mayor en el siglo XVI, pueden citarse una “visita” a la ría de Bilbao en la que se anotan 14 naves con un tonelaje medio de 203 toneles, en 1538, y una relación de embarcaciones en el mismo puerto 38 años más tarde, en 1576, la cual para 32 naves da un promedio de 375 toneles.

A la repetida Comunicación se hizo una observación sobre el nombre del *Santa María*. Era frecuente en aquel tiempo que los barcos tuviesen un nombre oficial —generalmente de sentido religioso—, y que sin embargo se les llamara por otro nombre o apodo. Éste solía derivarse del nombre del dueño de la embarcación (*Niña*, por Juan Niño), o del lugar de su construcción (*Vizcaína*, *Gallega*, etc.), o de alguna cualidad atribuida al barco por sus admiradores o por sus detractores.

Ahora bien, a la *Santa María* del primer viaje, los primeros historiadores del mismo (Gonzalo Fernández de Oviedo, en su relación de 1535), y otros posteriormente, le asignan el sobrenombre de *La Gallega*. Otros, infieren del hecho de pertenecer al vasco Lakotza, que sería de construcción del Norte de la Península, pero la atribuyen a astilleros gallegos por razón del dicho apodo; bien es verdad que alguno de estos escritores (A.P. Usher, en *Facts & Factors in Economic History*) dicen cosas tan extraordinarias como esta: “Galicia was then the principal Spanish province for the building of large vessels but *Santa María* was a small vessel for that period”. Otros han escrito que el nombre de “gallega” respondía —según la fama de “rústicos torpes” que en España (dicen ellos) tienen los gallegos—, a las condiciones marineras poco ágiles de dicho barco. Y por último, se ha escrito que su apodo de *Marigalante* (más probablemente sería *Marigalanta*, según la palabra “Galanta” y no “galante” o “bonita”) se le atribuyó por primera vez por dos testigos que depusieron en los “pleitos” de 1515 y 1536, testigos, según parece que no estuvieron en el primer viaje y que confundieron la primera *Santa María* con la segunda, de la cual sí consta que tenía por sobrenombre *Marigalante*.

En la duda, y apoyándose en este último testimonio, parece lícito seguir un razonamiento paralelo entre los nombres oficiales y los nombres populares del barco de Colón. Éste adoptó el mismo nombre para sus naves capitanas del primero y del segundo viaje (*Santa María*), el de la tercera se desconoce pues sólo se le llama “la nao” en su Diario, y a la del cuarto viaje le llamaba únicamente *La Capitana*. Pues bien, ¿por qué no admitir que a la primera llamasen *Marigalante* como a la segunda, y que la isla nominada con ese nombre en el segundo viaje, lo fuese en recuerdo de la nave perdida en el primero? ¿E, igualmente, que aquella primera nave fuese construida en astillero vasco, que eran los de mayor reputación y clientela de toda la Península, en aquel siglo, en anteriores y los que siguieron?

Mientras haya indicios para suponerlo así, y que no se demuestre lo contrario, no parece razonable ceder a simples hipótesis en contrario, especialmente si están basadas en el desconocimiento de las cosas vascas o en el prejuicio contra las mismas (máxime si proceden de gallegos con apellido vasco, que pudiera traducirse por Los Perales).

Y por último, una observación más a la Comunicación sobre Juan de Lakotza. Se refiere a un detalle técnico de gran significación. La *Niña* —y probablemente también la *Pinta*—, estaba aparejada, según el gusto mediterráneo y lusitano-hispano, en “carabela latina” y, por “consejo de alguien” experimentado en el montaje, uso y rendimiento del aparejo “redondo” o cruzado que, mientras no se demuestre lo contrario, vamos a llamar aparejo vasco, que era semejante al que tenía el *Santa María*. El cambio se efectuó en pleno viaje, en la primera escala de la flota en Canarias y, aunque los historiadores atribuyen el acierto de la obra a los aparejadores canarios (los cuales no usaban el aparejo “redondo”), parece acertado el suponer que fueron manos vascas y cerebro vasco de los de la compañía quienes realizaron la transformación. Se adoptó el aparejo del *Marigalanta*, el aparejo vasco de los más antiguos escudos de piedra que hoy se conocen en Bizkaya (Plencia y Portugalete), con dos palos cruzados y el de mesana a la latina.

Dice S.E. Morison que este aparejo fue *adoptado luego por todos los barcos* dedicados a la navegación trasatlántica.

Con relación a esta prioridad o enseñanza marinera de los vascos al mundo, debe también hacerse constar otra particularidad marinera vasca que fue generalizada en esta época. Se trata de la cubicación de navíos por toneles. Dice a este respecto Juan de Escalante (compañero de Hernán Cortes):

“En nuestra Hespaña hemos usado y usamos deste nombre de toneladas, el qual modo de hablar y medir *se nos quedó de los mareantes vizcaínos*, de ciertos toneles que en su tierra y en sus naos antiguamente acostumbraban a cargar... pero no es todo una mesma cosa ni medida, porque diez *tonelles de Vizcaya* son doce toneladas de las nuestras y así va decir de lo uno a lo otro veinte por ciento”.

Pero no sólo España adoptó el sistema de cubicación vasco, sino según se lee en S.E. Morison, “... and so a ship's tonnage in 1492 mean the number of tuns... she could stow. The tun, 'tonelada' or ton being roughly equivalent to 40 cubic feet, *this last figure became in the course of time the unit of burthen (or tonnage or capacity) for English vessels*, and was so used in America until the Civil War.”

Otros muchos descubrimientos quedan por hacer en cuanto a la influencia de los vascos en la técnica del mar. Sólo basta que quien esté capacitado para ello se sienta inspirado por un propósito recuperador y por un sentido histórico independiente de las corrientes que corren por los libros. Y que no se diga cómodamente como un escritor vasco que no sabía euzkera y que no tenía “ganas” de investigar:

“A señalar la ausencia mayor de voces propias, de filiación remota del euzkera, en el vocabulario náutico del idioma Bizkaíno. Mis investigaciones en los archivos concejiles de la costa y en los de sus Cofradías no me han dado fruto de compensación correspondiente al esfuerzo y pasión puestos en la empresa”.

Todo está por hacer, todo por estudiar, tanto en este ramo de la vida del mar como en el resto de la Historia de nuestra nación.