

Antón de Escalante: Diez años de descubrimientos en las Indias (1492-1502)

JOAKIN BENGOTXEA
Investigador. Urruña

Resumen:

La conmemoración de la vuelta al mundo de Elcano está justificada, debido a su espectacularidad y dimensiones. Sin embargo, el vecino de Getaria no se encontraba aislado; al contrario, estaba inserto en un marco económico y social donde la relación entre los vascos y el mar era muy estrecha. No extraña, por lo tanto, que un numeroso elenco de personajes anteriores, coetáneos o posteriores a Elcano, tuviera una participación relevante en empresas marítimas. Si en el caso del getariarra se han remarcado que todavía existen muchas lagunas, el vacío es mucho más acusado en esos personajes, a pesar de las excepciones. Entre ellos se encuentra Antón de Escalante, un pasaitarra con un importante papel en los primeros años del Descubrimiento de América. A él le dedicaremos las siguientes líneas, lo que aprovecharemos también para ahondar en la relación entre Colón y los vascos.

Palabras clave: Descubrimiento de América. Cristóbal Colón. Antón de Escalante. Pasaia. Hondarribia.

Laburpena:

Elkanok buruturako mundubiraren ospakizunak arrazoituak daude, bidaiaren ikusgarritasun eta ondorioak direla eta. Alabaina, Getariako auzoa ez zen islolatutako gizona izan. Ingurumari ekonomiko eta sozial jakin batean txertatua zegoen, non euskaldunen eta itsasoaren arteko lortura oso hestua

zen. Gauzak honela, itsasoari lotutako ekintza garrantzitsuetan partaidetza azpimarragarria izan zuten pertsonaiak ditugula jakiteak ez gaitu harrituko. Getariarraren inguruan hamaika hutsune daudela azpimarratu bada, egoera hori are eta larriagoa da besteetan, salbuespenak salbuespen. Ezezagun horietako bat Anton Escalantekoa dugu, Ameriketako Aurkikuntzaren lehengo urteetan pisu nabarmena izan zuen pasaitarra. Datozen lerroak berari eskainiko dizkiogu, aukera hori Colonen eta euskaldunen arteko harremanean murgiltzeko profitatuz.

Gako-hitzak: Amerikaren aurkikuntza. Cristóbal Colón. Anton Escalante. Pasaia. Hondarribia.

Resume:

L'anniversaire et commémoration du voyage autor du monde d'Elcano est elle justifiée surtout par sa magnificence et sa grandeur. Cependant, le marin de Getaria ne se trouvait pas isolé; bien au contraire, il était inséré dans un contexte économique et social avec une étroite relation entre les basques et la mer. Pas rare, donc, que beaucoup des personnages avant ou après lui ont eu une participation remarquable dans le cadre des navigations maritimes. S'il reste encore beaucoup à étudier dans le cas du marin getarienne, le creux est beaucoup plus marqué dans ces personnages, malgré les exceptions. Parmi eux, se trouve un marin de Pasaia, Antón de Escalante, qui a joué un rôle important au cours des premières années de la découverte de l'Amérique. C'est à lui qui est dédiée notre travail, et par la suite nous profiterons pour approfondir dans la relation entre Colomb et les basques.

Mots clés: Découverte de l'Amérique. Christoval Colomb. Antón de Escalante. Pasaia. Fontarrabie.

Abreviaturas / Laburdurak / Abréviations

ACA: Archivo de la Corona de Aragón

AGG-GAO: Archivo General de Gipuzkoa-Gipuzkoako Artxibo Orokorra

AGI: Archivo General de Indias

AGN-NAO: Archivo General de Navarra-Nafarroako Agiritegi Orokorra

AGS: Archivo General de Simancas.

AHPG-GPAH: Archivo Histórico de Protocolos de Gipuzkoa-Gipuzkoako
Protokoloen Artxibo Historikoa

AHPS: Archivo Histórico Provincial de Sevilla.

ARChV: Archivo de la Real Chancillería de Valladolid

BEHSS: Boletín de Estudios Históricos sobre San Sebastián.

Introducción*

La conmemoración, a lo largo de los próximos años, de la aventura protagonizada por Juan Sebastián de Elcano entre 1519 y 1523 es una buena ocasión para reivindicar y sacar a la luz diversos nombres que, por una u otra razón, han pasado completamente desapercibidos o apenas han sido citados en los estudios. Al fin y al cabo, el marino de Getaria no fue un islote, un acontecimiento extraordinario y único. Su aventura, independientemente de las razones que le llevaron a enrolarse en la campaña o de sus consecuencias, se enmarcaba en un contexto económico expansivo y en un marco cultural donde la vinculación de los vascos al mar y a sus diversos aspectos llevaba largo tiempo desarrollándose.

La pujanza marinera vasca a lo largo de los siglos XV, XVI y XVII es indudable. Prueba de ello sería su intervención en la navegación comercial atlántica o mediterránea, las pesquerías de Terranova y todo lo relacionado con los descubrimientos y conquista de las Indias. En este último caso, y exceptuando algún ejemplo concreto como el de Francisco de Garay o Domingo de Soraluce¹, nuestros antepasados no figuraron como destacados artífices de la conquista. Sin embargo, los marinos vascos tuvieron una importancia crucial en esos viajes de descubrimientos y a la categoría de navegantes como Urdaneta, Legazpi, Juan de la Cosa² o el propio Elcano, habría que añadir otros muchos desconocidos que intervinieron en tan trascendental época.

(*) No queremos iniciar estas líneas sin agradecer antes la inestimable ayuda prestada por Iago Irixa, tanto por su apoyo y paciencia para dar forma a este trabajo como por sus indicaciones y notas ofrecidas. Sin su brújula orientadora esta nave nunca hubiera llegado a buen puerto. Mila esker, Iago.

(1) BAÑALES, G. *Francisco de Garay. Natural de Sopuerta El primer gran explorador vasco. De las Encartaciones a América*, Bilbao 2011, Museo de las Encartaciones-Juntas Generales de Bizkaia-Sopuerta Kontzejuko Udala-Cantera Lacilla, S. L.

(2) En nuestra opinión, como podrá verse a lo largo de estas líneas y esperamos abordar de forma más exhaustiva en un estudio sobre su figura que estamos llevando a cabo actualmente, incluimos a Juan de la Cosa junto al resto de marinos vascos, ya que de ninguna manera, tal y como creemos dejar probado en dicho estudio, puede adjudicársele oriundez santonesa.

A nuestro modo de ver hay una característica que comparten estos marinos y maestros desconocidos, y es la de figurar siempre en un segundo plano, es decir, el éxito, la pompa y el boato se lo llevan los capitanes o descubridores, mientras que los maestros, pilotos y dueños de las naves en las que viajaban, que fueron los verdaderos artífices de la navegación, figuran muy poco en la Historia³. Prácticamente cada localidad costera contó con vecinos que desarrollaron una intensa vida vinculada al mar de una u otra manera. Así pues, los diversos actos que se enmarcan en la celebración del viaje del vecino de Getaria, lejos de centrarse en exclusiva en reivindicar su figura, deberían servir de acicate para seguir investigando esa relación.

Uno de los ejemplos de lo que decimos lo constituye el personaje sobre el que versarán las líneas siguientes: el pasaitarra Antón de Escalante⁴. De entre los diferentes personajes que han dado renombre a la bahía pasaitarra, nuestro protagonista es, sin duda, uno de los que sobresale, sobre todo por sus navegaciones trasatlánticas a fines del XV e inicios del XVI. Pocos marinos de su época pueden competir con el currículum de este capitán y maestre de naos poco conocido entre nosotros. Era natural del Pasai Donibane y como la mayoría de sus vecinos, su vida entera estaría dedicada al mar. Una dedicación que no es gratuita, no en vano se enmarcaba en una comunidad y en un marco geográfico con un importante lugar en el contexto atlántico y comercial⁵.

(3) En este sentido coincidimos con las palabras de Gil, quien señalaba que “*Salvando el caso de Cristóbal Colón, los conocimientos que tenemos acerca de los navegantes españoles de finales del siglo XV y principios del XVI son bastante escasos. La mayoría de los protagonistas de los mal llamados —viajes menores— y peor rebautizados como —viajes andaluces— no tiene todavía un perfil definido, sin que haya que descartar que, a falta de datos, no lo lleguen a tener nunca*”. Vid. GIL, J. “Nuevos documentos sobre Vicentiañez Pinzón y Cristóbal Guerra”, VARELA BUENO, C. (coord.) *Cristóbal Colón, 1506-2006, Historia y Leyenda. Congreso Internacional*. Huelva 2006, Universidad Internacional de Andalucía-CSIC-Ayuntamiento de Palos de la Frontera, 183 (183-214).

(4) Dejaremos para otro trabajo una nómina de marinos, todos ellos renterianos, de la misma época que Antón, es decir finales del siglo XV y comienzos del XVI y, al igual que él, muy poco conocidos.

(5) Cfr. IRIXOA CORTES, I. *Pasaia: orígenes (siglos XIV-XVI)*, Pasaia 2009, Pasaiaiko Udala; ÍDEM “Atzerritarrak Erdi Aro amaieran: Pasaiaiko badiako populazioen adibidea (XIV. mende amaiera-XVI. mende hasiera)”, *BEHSS*, 45 (2012), pp. 15-125; IRIJOA CORTÉS, I. y MARTÍN SÁNCHEZ, D. *Errenteria a inicios de la Edad Moderna (1495-1544)*. Errenteria 2012, Ayuntamiento de Errenteria; IRIJOA CORTÉS, I. y MARTÍN SÁNCHEZ, D. “Errenteria a inicios del siglo XVI: comercio y sociedad”, *Bilduma*, 24 (2012) (número monográfico); JIMÉNEZ DE ABERASTURI, J. C. (coord.) *Historia de Rentería*, Errenteria 1996, Ayuntamiento de Errenteria, 1996; TENA GARCÍA, M.^a S. *La sociedad urbana en la Guipúzcoa costera medieval: San Sebastián, Rentería y Fuenterrabía, (1200-1500)*, San Sebastián 1997, Dr. Camino.

Los orígenes de Antón de Escalante podrían remontarse a mediados del XV, cuando el apellido aparece documentado en un escrito vinculado a la erección de la iglesia de San Pedro por parte de los moradores de la comunidad pasaitarra⁶. El apellido de Antón es, además, reflejo de las relaciones que las diversas comunidades cantábricas desarrollaron desde la Baja Edad Media y que tuvieron una especial trascendencia en Pasaia, en especial en la comunidad sampedrotarra, debido al impulso poblador fomentado por San Sebastián a fines del XIV e inicios del XV y que contará con la participación de un importante contingente cantábrico⁷. No obstante, hay que advertir que más que una llegada directa a Pasaia, la aparición del apellido en esa zona podría deberse a un primitivo asentamiento en San Sebastián que posteriormente diese el salto a Pasaia, pues el apellido se constata en la villa donostiarra para la primera mitad del siglo XV⁸. Con todo, no tardó mucho en ir a San Pedro e incluso pasar a la otra orilla: en 1523, el vecino de Pasai Donibane Martín de Escalante declaraba haber nacido en torno a 1463⁹.

(6) En diciembre de 1457, cuando los moradores de Pasai San Pedro otorgaban un poder para acordar con el cabildo eclesiástico de San Sebastián los servicios que prestaría la iglesia recién erigida en la población pasaitarra, entre los testigos figuraba un Juan de Escalante. No obstante, hay que advertir que no aparecía en el listado de los otorgantes, sino como testigo, y citado, además, como vecino de San Sebastián. Para mayo 1497, sin embargo, entre los moradores de la misma comunidad tenemos a Juanot y a Juan López de Escalante. La escritura de 1457 en GOÑI GAZTAMBIDE, J. “Fundación de la iglesia de San Pedro de Pasajes (1457-1458)”, *BEHSS*, 2 (1968), doc. 2, 12-14 y en IRIXOA CORTÉS, I. *Documentación medieval de los archivos municipales de Pasaia y Lezo (1361-1520)*, San Sebastián 2013, Eusko Ikaskuntza, doc. 19. Para la de 1497 vid. IRIXOA CORTÉS, I. “Portu aprobetxamendua eta gatatzka: Donostia eta San Pedoren arteko harremanak Erdi Aro Amaieran (1397-1503)”, *Itsas Memoria*, 7 (2012), ap. doc. 6 (http://www.untzimuseoa.net/images/itsas_memoria_07/07_iagoirixoa_amplia.pdf).

(7) Vid. IRIXOA CORTÉS, I. *Hastapenak...*, op. cit.; ÍDEM “Atzerritarrak Erdi Aro amaieran...”, op. cit., y, recientemente, ÍDEM “Contingentes cantábricos en el poblamiento de una zona guipuzcoana en la Baja Edad Media: El caso de la bahía de Pasaia” (en prensa).

(8) De hecho, el apellido aparece en estas fechas vinculado a la villa donostiarra: Pedro de Escalante es un clérigo documentado en 1439 y el sastre Juanot de Escalante aparece en 1462. En ambos casos son citados como vecinos de San Sebastián, sin vinculación aparente con Pasaia. Vid. LARRAÑAGA ZULUETA, M. y LEMA PUEYO, J. A. *Colección de Documentos Medievales del Convento de San Bartolomé (1250-1515)*, San Sebastián 1995 Eusko Ikaskuntza, docs. 54 y 57.

(9) ARChV. Pleitos Civiles, Zarandona y Balboa, Fenecidos, 1510-2. Sin olvidar a otras personas que portan el mismo apellido y son vecinas de la comunidad adscrita jurisdiccionalmente a Hondarribia. Así, en el año 1511 tenemos a Catalina de Escalante (ARChV. Pleitos Civiles, Escribanía Masas, Fenecidos, 276-5); en 1523 tenemos a Jorge de Escalante como copero de Pasai Donibane, al igual que Antonio en 1570, y en 1548, María Juan de Escalante aparece actuando en nombre de sus nietos, hijos del difunto Miguel de Bizcaya (AHPG-GPAH 3/314, fols. 20 r.º-v.º). Mientras tanto, en Pasai Donibane, en 1589, se documentan las casas de Laurenza, Marquesa y Miguel de Escalante. Para todos ellos, IRIXOA CORTÉS, I. *Pasaia: orígenes...*, op. cit., 38-39.

No sabemos qué vínculos pudo tener nuestro protagonista con ese Martín, pero no cabe duda que fueron coetáneos. La primera referencia con la que contamos de Antón nos sitúa en el año 1478 y muestra a nuestro protagonista en la dinámica comercial y marítima, en este caso relacionada con latitudes meridionales. En ese momento se le concedía licencia a él y a otros vecinos de San Sebastián y Hondarribia, a petición del capitán de la frontera Don Juan de Gamboa, para cargar en Jerez de la Frontera doscientos cahíces de trigo destinados al abastecimiento de la zona guipuzcoana, que vivía una fuerte escasez de cereal debido a las consecuencias del contexto bélico¹⁰.

Pocos años después, en la primera mitad de la década de 1480, Antón y su ¿hermano? Miguel de Escalante aparecerán en el destino predominante de la zona Este de Gipuzkoa al menos desde mediados del siglo XV. Nos referimos a la ciudad inglesa de Bristol, mercado muy importante para el hierro guipuzcoano, y donde ambos aparecerán comandando dos barcos denominados “Mari Galant”, nombre que, como veremos, será habitual en el caso de Antón¹¹. Así pues, nuestro protagonista ya poseía un bagaje marino destacable años antes de enrolarse en la aventura americana.

Por otro lado, no será el único individuo con este apellido que tengamos vinculado a aventuras marinas y/o americanas. Uno de ellos, como veremos posteriormente, será el propio hijo de Antón; otros, diversas personas que responden al nombre de Juan de Escalante. Una homonimia y los datos tremendamente fragmentarios impiden saber a ciencia cierta quién es cada uno; tampoco podemos atribuirles una relación o parentesco con nuestro protagonista ni su origen geográfico, pues el apellido, como es lógico, es

(10) Como bien sabemos, tras la invasión francesa de 1476 y la posterior quema de Irun, Errenteria y Oiartzun había una gran escasez de alimentos y en concreto de trigo, que antes de la guerra solía traerse de Francia. El contexto bélico había alterado la situación gravemente, tal y como se constata en el documento de la licencia: “*que en la mi Provincia de Guipuscoa y villas de Fuenterrabia y San Sebastián ay mucha mengua de trigo y que por causa de la guerra que yo tengo con el Rey de Françia le es vedada la saca de su Reyno donde la solían aver francamente, e que por el anno pasado aver seydo muy menguado de trigo generalmente en todas partes, no tenían otras partes de donde se proveer salvo d’esta dicha provincia, e me envió suplicar e pedir por merçed que yo diese liçençia e facultad...*”. La licencia se concedía a “*Antonio de Escalante e a Juan de Sasoeta e a Lope de Estagarribia e a Domingo Quexo, vecinos de las villas de Fuenterrabia e San Sebastián, para que en dos carabelas suyas podiesen cargar fasta dosientas cahises de trigo desta dicha provincia para llevar a las dichas villas...*” (AGS.RGS. 1478-VII, fol. 53).

(11) El 12 de septiembre de 1485 Antón salía camino de España con un cargamento de telas. Un año después, el 13 de septiembre de 1486, era Miguel de Escalante quien llegaba a Bristol procedente de Lisboa. Agradecemos a Iago Irixoa la comunicación de los datos.

muy habitual en Cantabria¹². Es tremendamente difícil distinguir entre unos y otros, pero no cabe duda de que uno de ellos fue un vecino de Errenteria, nacido en torno a 1480 y fallecido entre 1536 y 1540. Contamos también con un Juan de Escalante que en el verano de 1498 participa en el tercer viaje de Colón, descubriendo la Tierra Firme en la costa de Paria, expedición en la que estaría también nuestro protagonista Antón de Escalante¹³. De hecho, parece que en estos primeros años ambos Escalantes compartieron el ámbito laboral. Amén del dato de 1498, en enero de 1501 aparece entre los marineros de la nao Mari Galant que otorgaban un poder en Sevilla al objeto de reclamar a nuestro protagonista el pago de un viaje pendiente¹⁴. Un renteriano, por lo

(12) Uno de estos Juan de Escalante partió en 1518 desde Cuba con Hernán Cortés, de quien fue íntimo amigo, a la conquista de México, muriendo en Veracruz en 1519 en un ataque indígena (DIAZ DEL CASTILLO, B. *Historia verdadera de la conquista de la Nueva España*, cap. XCIV, ed. de 1632, y CERVANTES DE SALAZAR, F: *Crónica de la Nueva España*, Madrid 1914, s. n., Libro III, cap. XXVI, 188). Tenemos otro Juan de Escalante que capituló con la Corona para ir a descubrir en 1501, que incluso reclamaría el nombramiento de los escribanos para sus naves (AGI. Indiferente General, 418-1, fols. 62 r.º-63 v.º y 70 v.º-71 r.º; el texto de la capitulación está transcrito en RAMOS, D. *Audacia, negocios y política en los viajes españoles de descubrimiento y rescate*, Valladolid 1981, Universidad de Valladolid. Seminario Americanista, 459-462. Al parecer, dicho viaje no debió llevarse a cabo, y quizás habría que identificar a dicho Juan de Escalante con el mercader sevillano que aparece en dos documentos de 1493 y 1496 como vecino de la collación de Santa María. Para ese último, vid. BELLO LEÓN J. M. “Mercaderes extranjeros en Sevilla en tiempos de los Reyes Católicos”, *Historia. Instituciones. Documentos*, 20 (1993) 50 y 73 (47-84); OTTE, E. *Sevilla y sus mercaderes a fines de la Edad Media*, Sevilla 1996, Fundación el Monte, 36, 170 y 172; GIL, J. “Marinos y mercaderes en Indias (1494-1504)”, *Anuario de Estudios Americanos*, XLII (1985), 299 y 346 (297-499) y AGS. RGS. 1496-III, fol. 112 y AGS. RGS. 1501-VII, fol. 549.

(13) Cfr. MURO OREJON, A. (ed.) *Pleitos Colombinos. Tomo III. Probanzas del Almirante de las Indias (1512-1515)*, Sevilla 1984, CSIC, 354-357. Se trata de una probanza del Almirante de las Indias realizada en San Salvador de Cuba a 16 de febrero de 1515. En ella, “el dicho Juan de Escalante, vesino d’esta isla de Cuba, testigo presentado por parte del dicho almirante (...) dixo que sera ombre de treynta e cinco años” y que “vino con el dicho almirante don Christobal Colon quando descubrió a Paria donde se hallaron las perlas”.

(14) Así, entendemos que este Juan de Escalante habría participado en el viaje de descubrimiento de Cristóbal Guerra, y éste sería el viaje para cobrar. La escritura declara que “*Otorga Juan d’Escalante e Sola (?) de Mesçeta [sic] e Domingo de Vnçeta e Juan d’Echasque, el moço, e Juan de Geldo e Juan de Anboldi [sic], marineros en la nao que Dios salue que ha nombre Mari Galant, de que es maestre Antón d’Escalante, vesino de Fuenterrabía, morador en el Pasaje, que dan su poder complidamente a Domingo de Lavejas [sic] y a Pedro de Solitibar [sic], marineros en la dicha nao (...) para que (...) puedan demandar e recabdar e resçibir e aver y cobrar (...) del dicho (...) maestre e de sus bienes todos los maravedis e otras cosas que les deue y a de pagar del seruicio que le han fecho en la dicha nao por marineros*” (AHPS, 15/901-P, fol. 62 r.º). Cfr. RONQUILLO RUBIO, M. *Los vascos en Sevilla y su tierra durante los siglos XIII, XIV y XV*, Bilbao 2004, Diputación Foral de Bizkaia, 234. En relación al extraño nombre de “Sola” de Amézqueta, podría plantearse una mala transcripción de “Salu(s)” o “Unsalu”, formas euskéricas documentadas de González y Gonzalo, respectivamente.

demás, cuyas referencias nos lo muestran en ámbitos americanos y mediterráneos, con algunas visitas esporádicas a su población de origen; al menos, si la interpretación que hemos hecho de los escasos datos y la complicada homonimia es correcta, cuestión que no nos atrevemos a certificar¹⁵.

(15) Efectivamente, puede trazarse cierto recorrido relativamente coherente, pero con diversas debilidades, contradicciones o vacíos que no dejan de sembrar dudas; de ahí que no podamos afirmar plenamente lo correcto de nuestra reconstrucción. Advertimos, pues, que los siguientes datos hay que tomarlos con precaución y seguramente sean corregidos por quien se adentre a desentrañarlos.

Desde el poder de 1501, y durante una larga década, apenas tenemos noticias de Juan de Escalante, y las que disponemos son de carácter indirecto. Así, en mayo de 1511 el concejo de Erretería vendía a Miguel de Darieta una tierra-huerta sita en los juncales, junto a otra que vendió el mismo concejo a Juanes de Escalante (AMErretería, A-1-1, fols. 146 v.º-155 r.º).

El silencio vuelve a predominar varios años, hasta febrero de 1515. Es posible que en ese lapso de tiempo efectuase más viajes con la Cosa, Ojeda o Guerra; es lógico suponerlo viendo su recorrido anterior y posterior. En todo caso, a inicios de 1515 aparece como morador en la villa de San Salvador en Cuba, tal y como puede verse en supra, nota 13.

Las peripecias de este Juan de Escalante de Erretería, en caso de que todos los datos respondan a un mismo individuo, no ocurren exclusivamente en el ámbito americano. Sabemos que en 1519, desde primeros de abril hasta el 5 de diciembre, sirvió como maestre de su nao en la armada llamada de Los Gelves, que al mando de Hugo de Moncada se dirigirá a la isla tunecina de Gelves o Djerba, por lo cual todavía se le debía su salario en 1523 (cfr. AGS. Contaduría Mayor de Hacienda, Contaduría del Suelo, Segunda Serie. Legajo 23 y las declaraciones que hacía en 1537, en AGG-GAO CO MCI 57).

En marzo de 1524 la Casa de Contratación de Sevilla le autoriza para pasar a las Indias con su carabela cargada de bastimentos para contratar en ellas, con tal de que vaya bien artillada y no la puedan volver a estos reinos (AGI. Audiencia de Panamá, 233-1, fol. 365 r.º).

Una nueva mención indirecta aparece en 1532, cuando el concejo de Erretería vende varios montes para pagar a “Rechart” de Sarasti y a Juan de Escalante, vecinos de Erretería, las obras del cay concejil que habían hecho en la puerta de Abajo (AMErretería, A-1-1, fol. 58 r.º).

Tres años más tarde, a primeros de marzo de 1535, la casa de Contratación registraba la llegada de una nao de Juan de Escalante (AGI. Indiferente General, 1092-81, fols. 2 r.º y 5 r.º e *ibidem*, 1092-85, fol. 1 v.º). Por esas mismas fechas, en Erretería, María Martín de Arizmendi denunciaba que el camino para ir a sus huertas estaba cerrado por la mujer de Escalante (AMErretería, A-1-4, fol. 73 r.º); es muy posible que se tratase de Juan, pero en el documento no se menciona su nombre, de ahí que no podamos vincularlo plenamente a él. En todo caso, es muy posible que la simple mención a la “mujer” pueda reflejar una ausencia de Juan. Esta interpretación tiene su lógica si consideramos que en 1536 interviene como testigo en un pleito entre Pedro de Cifontes y su socio Bartolomé López, que se dilucida en Cartagena de Indias. Según los datos aportados, decía tener 55 años de edad (lo que concuerda con el pleito de 1537), ser vecino de Erretería y maestre de la nao “Santa María” o “Santa María La Blanca”, embarcación con la que efectuaba periplos ilegales por el Caribe (AGI. Justicia, 724-7).

...

1. De Sevilla a América: la participación en el segundo viaje de Colón

La acusada homonimia que se da en las embarcaciones de la época y la falta de mayores datos impide saber a ciencia cierta qué fue de esa Mari Galant que aparece en Bristol en la década de 1480. Habida cuenta de los avatares que podían sufrir las naves, es posible que su vida no fuese muy larga. Lo que sí está claro es que una embarcación del mismo nombre y liderada por Antón aparece en Sevilla en 1493. Una nave que tuvo su trascendencia, pues allí fue contratada por Cristóbal Colón para ser utilizada como la capitana del segundo viaje colombino. Es más, las naves capitanas de las tres primeras

...

A partir de aquí las dudas para esbozar sus peripecias son mayores, pues inmediatamente después de su testimonio en Cartagena de Indias, es decir, a finales de mayo o principios de junio de este año, comenzó el viaje de vuelta a la Península. Algunos testimonios declaran que falleció en aquel momento. Así, en la real cédula emitida desde Valladolid el 7 de julio de 1536, se transferían a Juan de la Plaza y a María González (¿Gutiérrez?) de Escalante, hasta 100.000 maravedís pertenecientes a la cámara y procedentes de los bienes de Juan de Escalante, su padre, muerto sin herederos legítimos: “y el dicho Juan de Escalante, vuestro padre, murió viniendo de las Yndias” (AGI. Indiferente General, 422-17, fols. 20 v.º-21 v.º). Esta información se contrapone a los datos que tenemos para el vecino de Errenteria, pues se le tomó declaración a partir de agosto de 1537, en el proceso que el capitán Martín de Irizar trató contra Catalina de Frechilla, ambos vecinos de Errenteria sobre bienes de herencia. Los datos personales que declaraba Escalante se corresponden con el mismo personaje (¿o uno de ellos?) que describimos, pues aportaba datos sobre su participación en la armada de Los Gelves de 1519 y tener unos 55 años de edad (AGG-GAO CO MCI 57). De hecho, ese documento de julio de 1536 aporta ciertos datos de filiación y enlaces de Escalante: La Plaza y Catalina son considerados hijos bastardos, habidos con Catalina Sánchez, “muger soltera”, cuando Escalante estaba casado con Catalina Rodríguez. El matrimonio no debió tener descendencia y Escalante mandó a cada uno de ellos 200 ducados, dejando lo restante “por su heredera, a Mari Gutierrez (?) de Escalante, hermana del dicho vuestro padre, y que sy ella fuese muerta, heredádesed vosotros los dichos sus bienes, y que la dicha Mari Gutierrez, hermana del dicho vuestro padre, es muerta, y conforme al testamento del dicho vuestro padre, haviades de heredar los dichos vienes (...) y que por no ser vosotros hijos legítimos [sic] ni estar por nos legitimados de derecho, no los podiades heredar y perteneçían a nuestra Cámara e Fisco”.

Finalmente debemos citar el acuerdo que el regimiento de Errenteria toma en mayo de 1540, para enviar a Martín de Zamalbide y Miguel de Berrobi a que vean y amojonen la huerta de la mujer de Juan de Escalante (AMErrenteria, A-1-5, fols. 48 r.º-49 r.º). Al no citar a ésa como viuda, parece lógico pensar que nuestro protagonista todavía estuviese con vida, aunque quizás ausente de la villa.

navigaciones de Colón serían naos construidas y pilotadas por vascos, y esto no era por casualidad¹⁶.

La nao de Antón fue contratada para capitanear la flota de 17 naves que zarparon de Cádiz el 25 de septiembre del año 1493¹⁷. Aunque parece que la nave fue comprada por Juanoto Berardi ese año¹⁸, no sabemos a ciencia cierta si la embarcación adquirida fue la Mari Galante o La Gallega, ya que en el memorial que Colón escribió el 30 de enero de 1494 en las Indias para informar a los reyes y que Antonio de Torres trajo a la Corte se habla de la venta de la nao capitana¹⁹.

Como todos sabemos, las carabelas Pinta, Niña y la nao mal llamada Santa María (que, como veremos, se trataba de la Mari Galant) fueron las naves del primer viaje colombino, realizado entre agosto de 1492 y marzo de 1493, y cuyo itinerario podemos ver en el **mapa 1**²⁰.

(16) Sobre la pericia y maestría de los pilotos y naves vascas pueden ser un ejemplo las palabras recogidas en la Crónica de Hernando del Pulgar, escrita entre los años 1468 y 1490, y donde señalaba que “*los que moraban en aquel condado de Vizcaya, y en la provincia de Guipuzcoa son gente sabida en el arte de navegar, y esforzados en las batallas marinas, e tenían naves e aparejos para ello, y en estas tres cosas que eran las principales para las guerras de la mar, eran mas instructos que ninguna otra nación del mundo...*” (PULGAR, H. del *Crónica de los señores Reyes Católicos don Fernando y doña Isabel de Castilla y de Aragón*, Valencia 1780, Imprenta de Benito Monfort, cap. XCIX, 172).

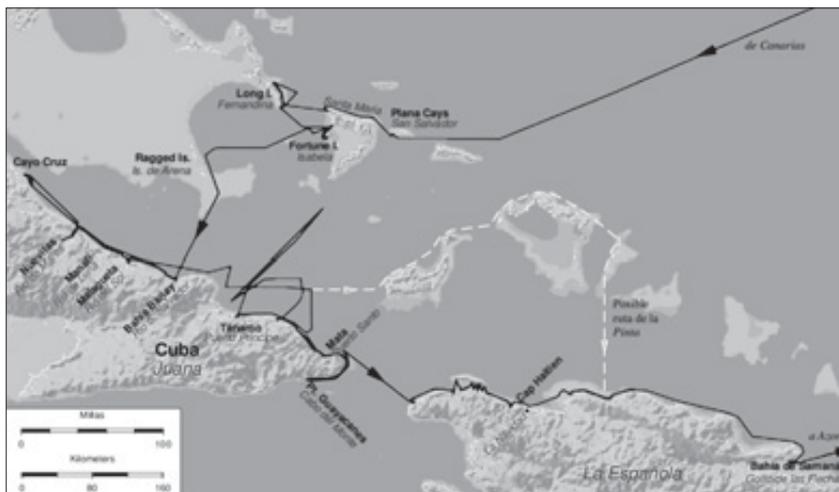
(17) A fin de no repetir bibliografía continuamente, para todo lo referente a este viaje emplearemos los siguientes trabajos: LEÓN GUERRERO, M.^a M. *El segundo viaje colombino*, Valladolid 2000 (tesis doctoral defendida en la Universidad de Valladolid y editada digitalmente por Alicante 2002, Biblioteca Virtual Cervantes); ÍDEM *Cristobal Colón y su viaje de confirmación*. Valladolid: Ayuntamiento de Valladolid, 2006 (que constituye un resumen de la tesis doctoral de la autora) y VARELA MARCOS, J. y LEÓN GUERRERO, M.^a M. *El itinerario de Cristobal Colón (1451-1506)*, Valladolid 2003, Diputación de Valladolid.

(18) Cédula del 23 de mayo de 1493 mandando a Juanoto Berardi comprar una nao de cien a doscientos toneles, y tenerla pertrechada y pronta para cuando Colón la haya de recibir. Vid. FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, M. (coord.) *Colección de los viajes y descubrimientos que hicieron por mar los españoles desde fines del siglo XV. Tomo II*, Madrid 1859, Imprenta Nacional, 49.

(19) VARELA, C. *Cristóbal Colón. Textos y documentos completos, relaciones de viajes, cartas y memorias*, Madrid 1982, Alianza Editorial, 155: “*esta otra Capitana, de la cual merqué por semejante del Maestre d’ella*”. En la respuesta de los reyes, éstos le transmiten a Colón que “*acá se pagó al que vendió la nao*”.

(20) Las zonas visitadas fueron parte de las islas Lucayas, la costa noreste de Cuba, llamada Juana por Colón y parte de la costa norte de la isla Española.

Mapa 1: Itinerario del Primer viaje colombino



Fuente: <https://www.historia-mexico.info/2012/09/primer-viaje-de-colon.html> (última consulta: 26-01-2019).

En el viaje de regreso, Colón, navegando en la carabela Niña y tras pasar por Azores y Lisboa, llegó a Palos el 15 de marzo de 1493, mientras que dos de los tres hermanos Pinzón, a bordo de la carabela Pinta, separada de la otra tras sufrir varias tormentas, arribarían al puerto gallego de Bayona antes que él, a finales de febrero. En la isla Española quedaría la nao Mari Galante (Santa María), que se perdió la noche de Navidad al encallar frente la costa. Con la madera de la nao naufragada construyeron el fuerte llamado de Navidad, en el que se quedaron 39 hombres que fueron los primeros colonos de las nuevas tierras, muchos de ellos “vizcaínos” como llamaban entonces a los vascos en general. El que sí regresó sorprendentemente fue el maestro y dueño de la nave, Juan de la Cosa²¹.

(21) Tal y como hemos señalado en supra, nota 2, estamos llevando a cabo un estudio sobre su figura. Señalemos únicamente que prescindiendo del primer viaje colombino de Juan de la Cosa, al que muchos autores identifican con un sujeto diferente al de los viajes posteriores (opinión que compartimos), el recorrido de éste y el de Antón de Escalante es prácticamente idéntico, por lo que creemos que ambos se conocerían desde el principio. Vid. **Anexo 1**.

Respecto al nombre de la nave capitana Santa María, hemos de decir que Colón nunca la denominó como tal, sino como “La capitana” y hay autores que afirman que tanto ésta como la segunda nao capitana se llamaban María Galante²². Nosotros creemos que Mari Galant es el nombre que los marineros vascos daban a las naves en honor a la Virgen María (la traducción literal sería María la Bella) y que luego otros capitanes, maestros o marineros castellanos cambiarían por Santa María; nada que ver, por tanto, con la apreciación que Madariaga hacía sobre la frivolidad y poco menos que pecaminosidad que daba a dicho nombre²³. Prueba de ello son los datos sobre las naos de Antón y Miguel que hemos señalado anteriormente, pero no son los únicos. Martín de Cotillos, vecino de Pasai San Pedro, tenía una nao del mismo nombre que en diciembre de 1493 se encontraba en Puerto de Santa María, como miembro de la Armada de Vizcaya destinada a la conquista de Tenerife²⁴. Y de hecho,

(22) HARRISSE, H. *Christophe Colomb, son origine, sa vie, ses voyages. Tome Premier.* Paris 1884, Ernest Leroux Editeur, 405-406: “*La plus grande et la seule pontée de ces trois caravelles, appelée la Santa-Maria ou la Marigalante, ou simplement la Capitane, était montée par Christophe Colomb et elle appartenait à Juan de la Cosa, qui la commandait, avec Pero Alonso Niño et Sancho Ruiz pour pilotes. (Ce nom de Santa-Maria ne se trouve dans aucun des écrits de Christophe Colomb, bien que son journal de bord cite à plusieurs reprises la Niña et la Pinta. LAS CASAS ne nomme jamais cette caravelle que la nao capitana. (Historia, lib, I, cap. XXXIV, tome I, pages 260, 270, 279.) OVIEDO (Historia General, lib. II, cap. V, tome I, page 21) l’appelle La Gallega; mais il fait confusion avec la caravelle qui montait Colomb lors de son second voyage, laquelle s’appelait ainsi alors. (Enquête du fiscal, NAVARRETE, tome III, page 591.) Cependant, comme Colomb perdit son navire la veille de Noël de 1492, sur la côte de Cuba, la Gallega était évidemment une caravelle autre que celle du premier voyage. Nous remarquons aussi qu’un des pilotes de l’expédition, Cristobal García Salmiento, dit que la caravelle s’appelait la Marigalante. (NAVARRETE, tome III, page 572.) C’est dans les Historie (feuille 38, recto) qu’on lit, pour la première fois, le nom de Santa-Maria”. Vid. también, MURO OREJON, A. (ed.) *Pleitos colombinos. Tomo IV. Probanzas del fiscal (1512-1515)*, Sevilla 1989, CSIC, 251. Testimonio de Cristobal Garcia: “y el dicho Almirante perdido su nao que se llamava Marigalante”.*

(23) MADARIAGA, S. de *Christophe Colomb*, Paris 1957, Imprimerie Typographique d’Édition, 236: “*En sorte que quand l’ascétique chevalier de la mer apprit que le troisième navire engagé était connu sous le nom de La Gallega, ‘-La Galicienne-’ ou pis encore, Marigalante, ‘-La Marie-Galante-’, il dut froncer les sourcils. Colón n’a jamais mentionné le nom de son navire. Si l’on en croit ses chroniqueurs qui attribuent le changement de nom à Colón lui-même, le navire a été rebaptisé ‘Santa Maria’. Mais si les hommes obéirent à leur Amiral sur ce point, ils n’exécutèrent pas son ordre, et si le navire devint pour l’Amiral la ‘Santa Maria’, il resta la Marigalante pour le reste de l’équipage”.*

(24) Sin embargo, como el tratado de Tordesillas impidió desarrollar la campaña, la embarcación se dedicó a la piratería en el estrecho de Gibraltar, dirigiéndose posteriormente a Sicilia y Nápoles debido a las Guerras de Italia. IRIXOA CORTÉS, I. *Pasaia: orígenes...*, op. cit., 86

...

la leyenda dice que el propio Martín de Cotillos participó activamente en los viajes colombinos, hasta el punto de ser el responsable del descubrimiento de una isla a la que denominó como ‘Mari Galant’, en honor a su mujer²⁵.

En lo que respecta al viaje, tras la llegada de Colón a la Península y su traslado a Barcelona para dar cuenta a los reyes de su descubrimiento, estos le conminaron a efectuar un segundo viaje lo más rápido posible para poder cartografiar todo lo descubierto y lo que se intuía por descubrir, ya que se pensaba que habían llegado a las islas más próximas a las costas de Asia. No obstante, la campaña no estaba exenta de problemas político-diplomáticos. Portugal demandaba la propiedad de lo descubierto para sí, alegando el Tratado de Alcáçovas. Dicho acuerdo estipulaba que lo que se descubriese al sur del paralelo 28°, es decir al sur de Canarias, pertenecería al reino de Portugal. No hay que olvidar que los marinos lusitanos llevaban tiempo recorriendo y descubriendo los territorios del sur de África con la intención de llegar a la India; una ruta que era monopolio de la corona portuguesa.

Ante esta situación los Reyes Católicos maniobraron en dos direcciones. Por un lado diplomáticamente, exigiendo al Papa una bula de concesión para ellos, entendiendo que la cláusula del tratado de Alcáçovas decía hacia el sur contra la costa africana y lo que Colón venía de descubrir se encontraba no hacia el sur sino hacia el oeste del paralelo 28°. Por el otro, creando una potente armada disuasoria que protegiera la salida de nuevas naves hacia

...

y, especialmente, AZNAR VALLEJO, E., “Marinos vascos en la guerra naval de Andalucía durante el siglo XV”, *Itsas memoria*, 5 (2006), 46 (41-52). Esta Mari Galant de Cotillos sería la mencionada por el capitán de la Armada de Vizcaya Iñigo de Artieta. Vid. *Colección de documentos inéditos para la Historia de España. Tomo LI*, Madrid 1867, Imprenta de la viuda de Calero, 83-84. Tampoco habría que olvidar que entre los sobrenombres o mote de personas el de “Galant” también era empleado, tanto para hombres como para mujeres.

(25) Es lo que a inicios del siglo XVII afirmaba Lope MARTÍNEZ DE ISASTI, en su *Compendio historial de la M. N. y M. L. Provincia de Guipúzcoa*, San Sebastián 1850, Imprenta de Ignacio Ramón Baroja, 499, aunque, como sabemos, muchas de sus afirmaciones hay que tomarlas con cautela debido a la falta de apoyatura documental. En este sentido, los datos y trabajos publicados en torno a la Armada de Vizcaya no parecen recoger ninguna mención a Cotillos. Podría tratarse de la nao capitana del segundo viaje, pues las fechas coinciden ya que Artieta envía las naos de Loyola, Antón Pérez y la Maria Galant al Puerto de Santa María y a finales de mayo de 1493 recibe Berardi la cédula para comprar la nao (cfr. supra notas 18 y 24). Como toda la flota se apresta en dicho puerto y en el rol de la nao capitana Maria Galanta de Escalante empiezan a cobrar desde el 1 de agosto, podría ser que Cotillos fuera en la misma nave, identificándolo así con el piloto Camareco, el primero que vio tierra en el segundo viaje.

las Indias y que tomaría el significativo nombre de Armada de Vizcaya²⁶. Finalmente Colón zarpó de Cádiz el 25 de septiembre de 1493 sin que se hubiese resuelto el problema diplomático con Portugal, que persistía con sus quejas, a pesar de las bulas pontificias concedidas a los Reyes Católicos; una cuestión que no se resolvería hasta la firma del tratado de Tordesillas el 7 de junio de 1494, como veremos más adelante.

La nave capitana de la flota de 17 naves de este segundo viaje colombino pertenecía a Antón de Escalante. En dicha nao, la Mari Galant, iban como capitanes Cristóbal Colón y Antonio de Torres, un tal Camareco figuraba como piloto mayor y como maestre nuestro protagonista. Entre los marineros, y en calidad de grumetes, se encontraban otros vascos como Juan de Lesaca, Juan de Hernani, Martín de Alzate²⁷ o el donostiarra Juan de Quexo, que repe-

(26) Dicho nombre fue adjudicado por la procedencia de las naves, ya que las seis embarcaciones eran vizcaínas o guipuzcoanas. El americanista Juan Pérez de Tudela describía así a la armada de Vizcaya: “*Se trataba de una fuerza muy considerable para la época, así por su tonelaje y armamento, como por la reputada calidad de sus tripulaciones y dotación de gente de guerra*” (PÉREZ DE TUDELA, J. “La Armada de Vizcaya. Acerca de una razón de fuerza y otros argumentos en el acuerdo de Tordesillas”, *El Tratado de Tordesillas y su proyección*, Valladolid 1973, Universidad de Valladolid, tomo I, 59 (33-92)). Esta armada de guerra fue creada tras el regreso del primer viaje colombino para proteger a las naves que partirían en el segundo viaje, toda vez que existían dudas sobre la aceptación de Portugal de la pertenencia de lo descubierto para la corona castellana. Fue pensada por los Reyes para utilizarla en las expediciones de reconocimiento a Indias acompañando a Colón en su segundo viaje pero, recelando hostilidades con Portugal, serían retenidas para vigilar la bahía gaditana. Y, efectivamente, parece que la idea de “descubrir” era también la del capitán Iñigo de Artieta y por ello, junto a su “gran carraca” de 1.200 toneles, llevaba una carabela “*porque es como corredor para descubrir tierra y aun para robar sy fuere menester*” (AGI. Patronato Real, 9-1, cit. por RONQUILLO RUBIO, M., op. cit., 89-90). Cfr. también LADERO QUESADA, M. A. “La ‘Armada de Vizcaya’ (1492-1493): nuevos datos documentales”, *En la España Medieval*, 24 (2001), 365-394; y SZVÁSDI LEÓN-BORJA, I. “El origen de la armada de Vizcaya y el Tratado de Alcáçovas”, *Historia. Instituciones. Documentos*, 26 (1999), 547-574. Desarrollaremos la composición de la armada y sus funciones en otro trabajo que estamos preparando sobre uno de los capitanes de dicha Armada de Vizcaya, el vecino de Errenteria Antón Pérez de Olaizola.

(27) Quien moriría en el viaje de vuelta. El de Alzate es uno más entre los numerosos casos de marineros, capitanes y maestros de naos pertenecientes a dicha familia que figuran en los documentos de los siglos XV y XVI. Principalmente Hernando de Alzate, maestre del galeón San Juan en la expedición a Argel del año 1541 y los capitanes Juan y Miguel de Alzate, hermanos, en la Armada de Indias a finales del siglo XVI, todos ellos vecinos de Errenteria y cuyos orígenes estarían vinculados con Rodrigo de Alzate, señor del palacio de Urtubia, en Urruña; del palacio de Alzate, en Bera, y también del palacio de La Rentería en Errenteria. Vid. JAURGAIN, J. de *Chateaux Basques, Urtubie*, Bayonne 1896, Imprimerie A. Lamaignère, 28. Para Hernando de

...

tiría viaje con el Almirante Cristóbal Colón en su cuarta singladura del año 1502, como veremos más adelante²⁸. Como es bien sabido, de las 17 naves que salieron en septiembre de 1493, 12 de ellas regresaron con Antonio de Torres el 8 de abril de 1494 y solamente dos regresarían con Cristóbal Colón y Antón de Escalante el 11 de junio de 1496. El resto de la flota, es decir las dos naos, la capitana Mari Galant y la Gallega, más una carabela, no sobrevivirían y se reutilizarían para construir una fortaleza con las dos naos y con los restos de la carabela construir otra.

El caso del citado Martín de Alzate nos sorprende sobremanera. Antón de Escalante declaraba que murió “veniendo de allí” el 9 de junio de 1496, acompañando a Colón en su regreso a la Península. Una muerte acaecida prácticamente a orillas del destino, pues la llegada a Cádiz se produjo el 11 de junio; es decir, Alzate falleció tan sólo dos días antes de arribar a tierra. Al margen de su muerte dos días antes de la llegada, también destaca que recibiese 62 ducados de oro en enero de 1496, es decir medio año antes de que se reconociese su fallecimiento²⁹. Pues bien, a pesar de ello, en el año 1503 sigue

...

Alzate, vid. AGS, Contaduría Mayor de Hacienda. Contaduría del Sueldo. Primera serie, legajos 5 y 47 y Segunda serie, legajo 5. Para Juan y Miguel de Alzate, vid. AGI. Constatación, 53A-9; 735; 3645; y 1139, N.1, R.3. Para Juan de Lesaca, vid. AHPS. 3216P. Cfr. RONQUILLO RUBIO, M., op. cit., 234, nota 334, que lee “Ledesma”.

(28) Para todo lo relativo a este segundo viaje, vid. LEÓN GUERRERO, M.^a M. *El segundo...*, op. cit., Tomo III, 298 y en relación a la tripulación, vid., de la misma autora, “Pasajeros del segundo viaje de Cristóbal Colón”, *Revista de Estudios Colombinos*, 3 (2007), 29-60. Nosotros tenemos serias dudas para su participación en este Segundo Viaje. En la declaración testimonial que Juan de Quexo hace en 1513, declaraba no conocer a Pero Alonso Niño y que a Juan de la Cosa y a Ojeda los conoció “de doce años a esta parte”, es decir, hacia 1501. Aunque las referencias cronológicas que los testigos suelen dar en este tipo de fuentes son muy relativas, su testimonio podría indicarnos que no estuvo en el segundo viaje. M.^a Montserrat León en sus dos obras lo incluye sin ninguna duda, si bien en *El segundo viaje colombiano...*, op. cit., Apéndice II, 114 y ss. no aparece, al igual que en el documento-fuente que se encuentra en AGS. Contaduría Mayor de Cuentas, Primera Época, Legajo 98.

(29) DE ANDRES DIAZ, R. “La financiación extraordinaria de los Viajes Colombinos y de otros gastos de Indias: nuevas aportaciones documentales y nóminas de tripulantes y pasajeros”, *BRABH*, CCV (2008), 402 (393-460): “El caso de Martín de Alzate llama la atención: un grumete de la *Marigalante* que recibe en enero de 1496 una cuantiosa merced de los reyes, 23.150 mrs. en 62 ducados de oro, que es exactamente la cantidad que le correspondía de sueldo: 666 mrs. mensuales de 1 de agosto de 1493 a 9 de junio de 1496, en que murió ‘viniendo de allí’ con Colón; es decir, seis meses antes de que se supiera la fecha de su muerte, los reyes le compensan lo adeudado mediante merced ‘de extraordinario’...”.

figurando una deuda con sus herederos, del salario de dos años que le correspondía por el viaje colombino³⁰.

En resumen, Antón de Escalante regresaría junto con Martín de Alzate en las dos naves, la carabela Niña capitaneada por Cristobal Colón y la Santa Cruz o India, comandada por Juan de Aguado³¹. Cuatro meses más tarde de la llegada de estos a Cádiz, el 5 de noviembre de 1496, se produciría la llegada de otros dos navegantes de la Mari Galant: el marinero Juan de Hernani y el grumete Juan de Lesaca.

No tenemos constancia del recorrido completo de Antón de Escalante en este segundo viaje colombino. La flota de 17 naves que saldría de Cádiz el 25 de septiembre de 1493 tomaría rumbo a las islas Canarias, donde terminarían de avituallarse, antes de zarpar definitivamente a mediados de octubre. El Almirante, que era el único que conocía la ruta y el rumbo a seguir, escondería estos datos al resto de las naves, las cuales, navegando en conserva, seguirían la estela de la nao Mari Galanta³²; de aquí la

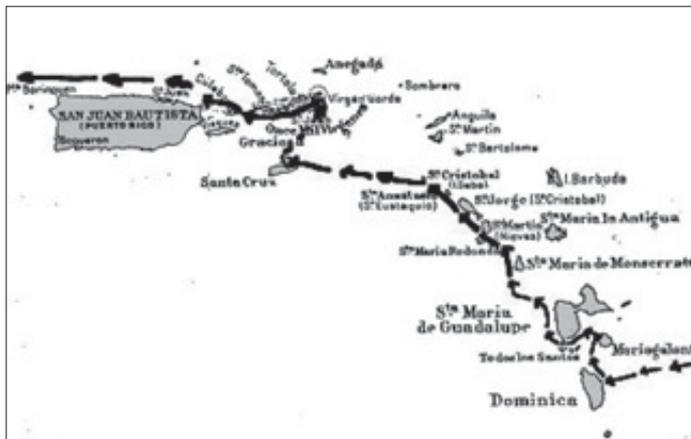
(30) Ante la aparente incongruencia, se nos ocurre que los 62 ducados de oro se correspondan a otra cosa y no a los salarios que, efectivamente aún tenían sin cobrar sus herederos en el año 1503. Y es que de ninguna manera puede ser que en enero de 1496 se le pague hasta el 9 de junio de 1496, en que murió viniendo de allí, sencillamente porque en enero aún no se sabe cuando va a regresar y mucho menos cuando va a morir. Viene también a confirmarlo el hecho de que ninguna de las personas que fueron al segundo viaje colombino cobraran antes de mayo de 1497. Martín de Alzate es la única excepción. Por ello hay que buscar otra justificación para ese pago de los 62 ducados de oro. AGS. Cámara de Castilla. Libros de Cédulas, 6-80-4. El documento está transcrito en FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, M. (ed.) *Colección de viajes y descubrimientos que hicieron por mar los españoles desde fines del siglo XV*, Madrid 1964, Ediciones Atlas, 307.

(31) “La India” tomó ese nombre porque se reconstruyó en las Indias tras la destrucción por un huracán de las cuatro naves de Aguado que llegaron allí en octubre de 1495. Vid. **Anexo 2**.

(32) IRVING, W. *Vida del Almirante don Cristóbal Colón*, Madrid 1987, Ediciones Istmo, 172: “El día 7, antes de darse a la vela, entregó Colón al comandante de cada buque un paquete cerrado y sellado, especificándole el camino del Puerto de la Navidad, residencia del cacique Guacanagari. No debían abrirse estos pliegos, sino en caso de que por accidente se separase algún buque; pues quería en lo posible conservar oculto el verdadero rumbo a los países recién descubiertos”; y ASENSIO, J. M.^a. *Cristóbal Colón, su vida, sus viajes, sus descubrimientos*, México 1981, Editorial del valle de México, Tomo I, 606: “El 13 de octubre perdieron de vista las naves la isla de Hierro. Antes de la salida el Almirante había entregado a cada uno de los pilotos un pliego cerrado, con orden expresa de que no lo abriesen, sino en el caso extremo en que, por temporales o por accidentes de mar, se vieran separados del grueso de la expedición, y sin esperanza alguna de poder reunirse con ella. En aquellos pliegos se contenían las explicaciones necesarias para buscar el derrotero, e ir a encontrar a los demás buques en la costa de la isla Española”.

importancia que tanto el maestro como el piloto de la nao capitana tendrían en esta fase de la navegación. Sabemos que la primera tierra divisada fue la isla de Dominica, avistada el 3 de noviembre de 1493 por Camareco, el piloto de la Mari Galant. En esta ínsula no llegaron a desembarcar, pero sí en la siguiente, avistada el mismo día y a la cual pusieron el nombre de la nao capitana de la flota de 17 naves, es decir, Mari Galant³³. El detalle de la denominación es muy llamativo, ya que se trata de un hecho excepcional entre los nombres de las islas descubiertas. Son muchas las naves de los diferentes viajes colombinos de las que conocemos sus nombres y, sin embargo, ninguna de esas denominaciones traspasó al territorio descubierto; ninguna, salvo la Mari Galanta. En su caso, además, el nombre no se le puso a una isla cualquiera, sino a la ínsula en la que se desembarco y tomó posesión en este viaje de confirmación; un hecho que ratificaría el significado honorífico y nada pecaminoso del nombre.

Mapa 2: Recorrido antillano (noviembre de 1493)



Fuente: LEÓN GUERRERO, M.^a M. *El segundo viaje colombino*, op. cit., 228.

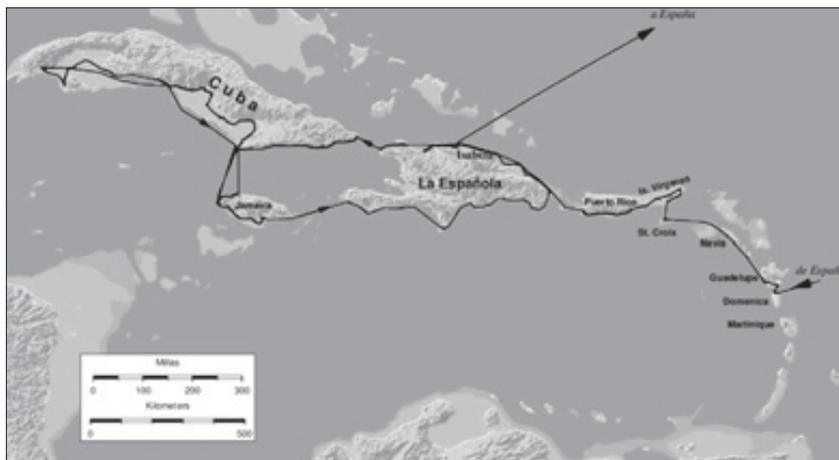
(33) Probablemente sea ésta a la que se refería Lope Martínez de Isasti, si bien no hay constancia documental de que Martín de Cotillos fuera en la Mari Galanta salvo que fuera el piloto Camareco. Vid. supra, nota 25.

Tras continuar el recorrido por otras islas, finalmente se dirigirán a La Española, llegando al día siguiente (**Mapa 2**)³⁴. En ese recorrido por el arco antillano, los descubridores se encontrarían con los apacibles indios taínos, pero también con los belicosos caribes. La fiereza de esos últimos se constata en un hecho que aconteció en la isla de Santa Cruz. Las 17 naves se encontraban ancladas frente a la isla, cuando de la nao Mari Galant partió una barca con 30 hombres para ir a tierra a investigar. En ese momento la embarcación se encontró con una canoa de caribes, cuyos ocupantes quedaron asombrados al ver la flota anclada. Las dos barcas iniciaron un enfrentamiento, en el cual una india Caribe hirió a dos de los marineros de la barca castellana mediante golpes de flecha que les atravesaron los escudos. Uno de ellos salvó la vida, aunque quedó malherido; el otro, al que el proyectil le había entrado en el pecho tras atravesar su escudo, moriría días después y sería enterrado el mismo día de la llegada a la isla Española. Se trataba de un marinero “vizcaíno” de la nao capitana, del que desconocemos su nombre. Tras el ataque la barca española embistió a la canoa indígena hundiéndola, por lo que los indios intentaron llegar a tierra a nado, momento en el que algunos fueron heridos y capturados y, según ciertas declaraciones, una india, violada³⁵.

(34) Santa M.^a de Guadalupe, Santa M.^a de Montserrat, Santa M.^a la Redonda, Santa M.^a de la Antigua, Todos los Santos, San Martín, Santa Cruz, Archipiélago de las Once Mil Vírgenes, Santa Úrsula, San Juan Bautista conocida por los indios como Boriquéen, que es la actual Puerto Rico, a la cual llegan el 20 de noviembre.

(35) Cfr. GIL, J. y VARELA, C. *Cartas de particulares a Colón y Relaciones coetáneas*, Madrid 1984, Alianza Editorial, 193: “Uno de ellos, tras pasado por siete heridas y a quien se le escapaban los intestinos, que le colgaban ya fuera, fue arrojado al mar, ya que se pensó que no tenía cura; no obstante, manteniéndose en la cresta de la ola con el impulso de un solo pie y sujetándose las entrañas con la izquierda, se esforzaba con denuedo en llegar a la costa. Esto inspiró gran espanto a los indios que llevaban como intérpretes, pues tenían que esos canabalos hechiceros, tras lograr huir, urdieran una venganza terrible; por ello no pensaban más que en matarlos a todos. Se lo cogió prisionero de nuevo en el litoral, y otra vez es echado por la borda, con las manos atadas y los pies más prietos; con más coraje nadaba sin embargo aquel bárbaro de admirable valentía, hasta que acribillado a flechazos exhaló su espíritu” (relato de Guillermo Coma). La violación puede leerse en la relación de Miguel de Cuneo, en *ibidem*, 242: “Y teniendo nosotros el batel del capitán en tierra, al ver venir la canoa, saltando sin tardanza en el batel dimos caza a la dicha canoa; al aproximarnos a ella, los cambalos con sus arcos nos herían reciamente, de manera que, de no haber estado puestos los paveses, nos habrían medio desbaratado; y os aviso que a un cómitre que tenía una adarga en la mano le vino un golpe de

...

Mapa 3: Itinerario del segundo viaje colombino

Fuente: <https://personajeshistoricos.com/c-viajeros/cristobal-colon/> (última consulta: 26-01-2019).

Las 17 naves llegaron a la zona noroeste de La Española el día 22 de noviembre, concretamente a la región de Samaná (**Mapa 3**), siendo su intención llegar lo más rápido posible al fuerte de Navidad para encontrarse con los 39 compañeros que quedaron en dicho fuerte tras el naufragio de la nao

...

flecha que le atravesó la adarga y le entró tres dedos en el pecho, de suerte que murió a los pocos días. Tomamos la dicha canoa con todos sus hombres, y un cambalo fue herido de una lanza, por lo que pensamos que estaba muerto; y dejándolo en el mar por muerto, lo vimos nadar de repente; por eso lo cogimos y con un garfio lo izamos a bordo de la nave, donde le cortamos la cabeza con un hacha; a los demás cambalos, juntamente con los dichos esclavos, los mandamos después a España. Estando yo en la barca tomé una cambala bellísima, la cual me regaló el señor Almirante; y teniéndola en mi camarote, al estar desnuda según su usanza, me vino deseo de solazarme con ella, y al querer poner en obra mi deseo, ella, resistiéndose, me arañó de tal modo con sus uñas que yo no hubiese querido entonces haber comenzado; pero visto aquello, para deciros el final, agarré una correa y le di una buena tunda de azotes, de modo que lanzaba gritos inauditos que no podrías creer. Por último, nos pusimos de acuerdo de tal manera que os puedo decir que de hecho parecía amaestrada en la escuela de rameras. Al dicho cabo de la dicha isla el señor Almirante le puso el nombre de Cabo de la Flecha, por aquel que murió a causa de la flecha”.

capitana del primer viaje. En su recorrido, el día 25 arribaron al puerto de Monte Cristo, donde ancló toda la flota. Al desembarcar se encontraron junto al río dos hombres muertos, el más joven atado de pies y el mayor con una cuerda al cuello, los brazos extendidos y las manos atadas a un madero en forma de cruz. Tras hacer noche en las naves, la barca se acercó nuevamente a tierra al día siguiente y en un lugar cercano al del día anterior encontraron otros dos cadáveres.

Al recibir la noticia, Colón decidió ir directamente hasta el fuerte de la Navidad, de la cual distaban unas 36 millas, es decir unos 58 kilómetros, fuerte al que llegaría el día 28, encontrándolo quemado y muertos todos sus ocupantes. Al parecer el desastre ocurrió un mes antes de la llegada de estos y se debió tanto a la lujuria de los colonos —cada uno de ellos acaparaba 3 ó 4 muchachas de entre las hijas y mujeres de los indígenas—, como a la lucha fratricida entre ellos. Dentro de la colonia, una parte importante la representaban los marineros vizcaínos (no hay que olvidar que la nao hundida era precisamente vasca y por ello muchos de los que quedaron eran vascos) y estos, al parecer, se dividieron y se fueron por su lado, de ahí que parte de los cadáveres apareciesen a mucha distancia del fuerte. El almirante aceptó sin mucho convencimiento las explicaciones del cacique Guacanagarí respecto a lo ocurrido. Este cacique culpabilizaba a otro cacique rival suyo llamado Caonabó, indicándole a Colón haber sido herido intentando defender a los españoles y habérsele destruido y quemado también su poblado. Considerando Colón que este lugar no era muy apropiado para crear un asentamiento, partiría toda la flota el día 7 de diciembre en busca del lugar idóneo para el emplazamiento de la primera ciudad española en América, lugar que encontrarían 2 semanas más tarde retrocediendo por la costa hasta las inmediaciones del río Bajibonico. Allí comenzarían a desembarcar los pasajeros, colonos, víveres, caballos y enseres de todo tipo que constituían la armada, y así dar comienzo a la construcción de la villa que sería denominada La Isabela.

Para cubrir la parte cartográfica del viaje y plasmar en una carta todo lo que se iba descubriendo, tal y como se lo habían pedido los Reyes Católicos, envió Colón una carabela para realizar el bojeo de la isla. Esta carabela salió de la Navidad en sentido oeste el día 7, mientras las otras 16 naves lo hicieron hacia el este hasta llegar a La Isabela. Llegaría, después de dar la vuelta a la isla, a finales de enero de 1494. De la misma manera, al terminar de descargar las naves para la construcción de la primera villa erigida en el Nuevo Mundo, Colón envió cinco naves hacia el Sur. Este viaje, que no todos los autores confirman, pareció realizarse por el interés de Colón en rescatar perlas en la región

de Cumaná. Este hecho lleva a plantear cómo podía tener Colón conocimiento de una región supuestamente desconocida e inexplorada hasta ese momento; pregunta sobre la cual rondaría la hipótesis del predescubrimiento³⁶.

En todo caso, lo que nos interesa destacar es que en la campaña hacia el sur, dos de las naves fueron la Mari Galanta y la Gallega, por lo que deducimos que en dicho viaje irían Antón de Escalante, Martín de Alzate, Juan de Lesaca, Ochoa de Hernani y el resto de marineros vascos; al fin y al cabo, no tendría mucho sentido que marineros curtidos como ellos se quedaran en La Isabela para la construcción de la ciudad. Lo descubierto en este viaje por Antón de Escalante le sería de mucha utilidad en sus posteriores travesías: la tercera campaña de Colón, de 1498, el viaje liderado por Peralonso Niño en 1499 y, finalmente, el realizado con Bastidas en 1501.

Ya hemos comentado que uno de los objetivos de este segundo viaje colombino era el de efectuar una carta náutica, lo más completa posible, que los monarcas le habían solicitado. No hay que olvidar que estaba en litigio con Portugal el encaje de lo descubierto. Para los portugueses, atendiendo al Tratado de Alcáçovas de 1479 que puso fin a la guerra de sucesión castellana, lo descubierto les correspondía, mientras que los españoles interpretaban que ese tratado daba a Portugal la posesión de las tierras africanas al sur de las Canarias solamente y no lo que se descubriera al oeste de las mismas. Mientras esto se dirimía entre las embajadas de las dos coronas y se dictaminaban diferentes bulas papales, era importantísimo disponer de una carta náutica para poder negociar con garantías un nuevo convenio con Portugal. Este tratado, llamado de Tordesillas, se firmaría el 7 de junio de 1494 y en él se establecería el reparto de la zona de navegación y conquista en la famosa

(36) Al respecto, vid. las palabras de MANZANO MANZANO, J. *Colón y su secreto. El predescubrimiento*, Madrid 1982, Ediciones Cultura Hispánica, 477-496: "...Partiendo de la Isabela, los expedicionarios navegaron con rumbo oeste, en dirección a Cuba. Al llegar al cabo de San Nicolás, el más occidental de la costa norte de La Española, arrumbaron primeramente al sur y después al sudeste para alcanzar una rica región perlífera de la tierra firme meridional. Doce días invirtieron los expedicionarios en llegar a su punto de destino. Habían llegado al gran golfo de Cariaco, en cuya boca se encuentra el río Cumaná, que daba nombre a la región. Los indígenas del lugar donde anclaron las carabelas dispensaron un cálido recibimiento a sus huéspedes. Tras una breve visita a la aldea del cacique de aquel país, el pequeño grupo de españoles desembarcados regresó a los navíos surtos en la bahía, para continuar la exploración de aquel inmenso territorio. Durante muchos días navegaron, siempre con rumbo oeste, a lo largo de la costa, sin que nos sea posible precisar la última tierra alcanzada por la expedición. Probablemente llegaron hasta el actual puerto de Cartagena. Al fin, por un camino para nosotros desconocido, regresaron a La Española, donde, impaciente, los esperaba el Almirante".

línea de demarcación a 370 leguas al oeste de las islas de Cabo Verde. En este contexto, era vital disponer de la carta de navegación.

Para ello el Almirante disponía de la información del primer viaje más lo descubierto en el segundo. Parte de esos datos serían suministrados por la carabela enviada para el reconocimiento y bojeo de La Isabela, que había llegado el día 21 de enero. Así, con toda la información recopilada, Colón resolvió enviar al capitán Antonio de Torres el día 2 de febrero de vuelta a España. El viaje lo formarían las doce naves que se encontraban en ese momento en La Isabela, pues las otras cinco aún no habían regresado de Cumaná. La flota llegaría a Cádiz el 7 de marzo de 1494 e inmediatamente se enviaría a la Corte el memorial que escribió Colón para los reyes, así como la carta náutica por él dibujada, todo ello para disponer de información suficiente para la inminente firma del Tratado de Tordesillas.

Las cinco naves que Colón había enviado a Cumaná, entre ellas la Mari Galanta con Antón de Escalante, regresarían a La Isabela a mediados de febrero, después de partida la flota de Antonio de Torres. Para continuar con su labor descubridora partió nuevamente Colón de La Isabela hacia Cuba el 24 de abril de 1494, llevando consigo las carabelas La Niña, Cardera y San Juan y dejando en La Española las naos Mari Galanta y Gallega. Eligió las tres carabelas para su viaje por ser más adecuadas para acercarse a las costas. De esta manera recorrería la parte sur de la isla desconocida para ellos, ya que en el primer viaje solamente estuvieron en la parte norte. También recalarían en Jamaica, ínsula de la que tenían conocimiento desde el primer viaje y a la cual el Almirante le pondría por nombre Santiago. Tras varios días recorriéndola y al ver que no había oro, regresaron a Cuba para seguir costeándola en dirección noroeste hasta llegar prácticamente al extremo noroccidental de la isla. Si Colón hubiera seguido costeando un poco más, habría dado la vuelta a la isla y regresaría hacia La Isabela, pero esto no sucedió y ello provocó el equívoco de considerar toda la zona navegada como perteneciente a la Tierra Firme, considerada por el Almirante como el Cathay. El día 13 de junio las naves tornarían a rumbo Sureste costeando primero y dirigiéndose más tarde hacia una isla que llamaría Isla del Evangelista (actual isla de Pinos). En ese momento, y aunque él no lo supiera, su hermano Bartolomé llegaba a La Isabela con tres carabelas; era el 24 de junio.

Comentábamos anteriormente el sigilo y el secreto con el que Cristóbal Colón mantenía la situación y el rumbo para arribar a las islas descubiertas en el primer viaje, hasta el punto de esconder en un sobre cerrado estos datos al resto de naves de esta segunda flota de descubrimiento. Pues bien, para su

hermano habría dejado indicado tanto el rumbo como la situación de la isla Española, de tal manera que éste llegaría sin ningún problema, en la tercera arribada de naves a estas islas³⁷. Esto nos demostraría también la pericia y el conocimiento de la navegación oceánica, tanto para las travesías como para la situación en coordenadas de latitud y longitud, del Almirante y también de los distintos capitanes y pilotos de estos primeros viajes.

En esa campaña de exploración, y para confirmar que se trataba de la tierra firme Colón, firmó e hizo firmar un documento a sus hombres el 12 de junio de 1494. El documento es muy interesante pues aparecen consignados 57 de los 98 expedicionarios, entre los cuales tenemos a Juan de la Cosa, un Juan Vizcaíno criado del Almirante y otro Juan Vizcaíno que quizás pudiera ser Juan de Lesaca. Curiosamente no aparece el nombre de Antón de Escalante, por lo que creemos que quedaría con la *Mari Galant* en La Isabela, a no ser que fuera uno de los no firmantes³⁸.

Tras seguir costeano hasta el Cabo de Santa Cruz, Colón puso nuevamente rumbo hacia Jamaica por segunda vez, llegando allí el 23 de julio. Después de rodearla prácticamente hasta su cabo más oriental, el Cabo del Farol, al que llegarían el 19 de agosto, pondrían proa hacia el sur de la isla La Española, llegando a ella al día siguiente. Finalmente y tras casi rodear por completo la isla, llegarían a La Isabela el 29 de septiembre con el Almirante enfermo; indisposición que se atribuyó a las penalidades del viaje.

En La Isabela encontraría Colón a su hermano Bartolomé, al cual invertiría con el título de Adelantado para ayudarlo en la gobernación de las nuevas tierras descubiertas. Sin embargo, la situación de hambruna, unida a la falta de riqueza inmediata que pensaban encontrar los expedicionarios, derivaron en una situación inestable que los Colón tendrían que atajar con mano dura. Las consecuencias de ese ambiente inestable se habían venido produciendo antes de la llegada del Almirante a La Isabela. Unos días antes, y debido al malestar y el caos en la gobernación, parte de la expedición puso rumbo a la Península en tres carabelas. En ellas iban el nuncio papal padre Boyl y el jefe militar Pedro Margarit, acompañados entre otros expedicionarios, por las lanzas jinetas. Entre tanto, a mediados de octubre, regresaría a La Isabela el

(37) Vid. anexo 2.

(38) “Testimonio notarial de cómo Cristóbal Colón, el 12 de junio de 1494, reconoció la isla de Cuba, quedando persuadido de que era tierra firme”. El documento en AGI. Patronato Real, 8-11.

capitán Antonio de Torres con su segunda flotilla de cuatro naves, con víveres y provisiones para la colonia³⁹.

La tensa situación también se extendió a la relación con los indígenas. Éstos iniciaron los enfrentamientos tras comprobar que los hombres blancos comenzaban a extenderse por la isla, levantando villas y fortalezas. Para edificar una de esas últimas, la Santa María de la Concepción, se utilizaron al parecer las dos naos, la Mari Galanta y la Gallega, por lo que en La Isabela no quedarían más que tres carabelas, aumentando así el descontento de los indios. Con todo, y a pesar de la tensa situación con los indígenas, Colón no abandonaría la exploración de las islas del entorno de La Española. En marzo de 1495 envió a Juan Vizcaíno en una pequeña embarcación, una fusta de remos, que era la primera embarcación construida en las Indias. El objetivo era explorar la isla Baneque⁴⁰.

La llegada de Boyd y Margarit a la Península a finales de noviembre de 1494 con sus reclamaciones e informes desfavorables sobre la situación, produjo un cambio político en la actitud de los Reyes Católicos respecto al futuro del negocio indiano. Este viraje, que había comenzado tibiamente a producirse cuando Juan Rodríguez de Fonseca fue encargado por los reyes para hacerse cargo de la organización del segundo viaje colombino, derivó en un enfrentamiento abierto con el Almirante. Mientras Colón, amparándose en las capitulaciones de Santa Fe, establecía una especie de monopolio entre él y la monarquía, Fonseca defendía el protagonismo único y exclusivo de los Reyes.

Ante esta situación los monarcas acordaron enviar una nueva armada de cuatro naves, a cuyo cargo pusieron a Juan de Aguado, con el propósito de recabar información fidedigna de lo que allí ocurría. Con él llegó el otro hermano de Cristóbal Colón, Diego, que había vuelto a la Península con Antonio de Torres a primeros de abril de 1495, acompañado por un criado suyo francés llamado Petijuan. Tras recalar en La Isabela en el mes de octubre de 1495 y estando ausente Colón, ocupado en el restablecimiento de la paz en el interior de la isla, Aguado intervino en los asuntos públicos, mandó arrestar varias personas de mar, exigió cuentas a los oficiales empleados por el Almirante y se desentendió de la autoridad de Bartolomé Colón, que hacía las funciones de gobernador durante la ausencia de su hermano. Todo ello crearía una tensa situación.

(39) Vid. anexo 2.

(40) No sabemos si éste Juan Vizcaíno corresponde a Juan de la Cosa, al Juan Vizcaíno criado del Almirante, a Juan de Hernani o incluso a Juan de Lesaca.

Al enterarse Cristóbal Colón de la llegada de Aguado, se trasladó a la Isabela y parece que acató la decisión de los reyes. Aguado, una vez efectuados sus informes sobre la situación en la isla, se preparó para volver a España, y Colón decidió regresar con él para informar directamente a los reyes. Cuando estaban a punto de partir, descargó sobre la isla un fuerte huracán que hundió las cuatro carabelas que había traído Aguado, más la Cardera y la San Juan, quedando la Niña maltrecha. Colón dio la orden para reparar ésta y construir otra carabela, la Santa Cruz, también llamada la India, con los restos de las destruidas. En estas dos naves, la Niña, capitaneada por Colón, y la Santa Cruz o India, con Aguado de capitán, embarcarían unos 30 indios y 220 españoles, entre ellos Antón de Escalante, Martín de Alzate y Juan de la Cosa. La flota partió de la Isabela el 10 de marzo de 1496 y llegó a Cádiz el 11 de junio. Este largo viaje de regreso de tres meses fue debido a la decisión de retroceder a las islas de los caribes, a Guadalupe y a Mari Galanta. Desde ellas, a finales de abril, con vientos escasos y mucha calma, avanzarían poco a poco noroesteando, para pasar entre Azores y Madeira en dirección a la Península.

Mientras ellos volvían, en la Isabela quedaría el resto de la colonia sin ninguna nave, hasta la llegada del convoy de tres carabelas que, al mando de Peralonso Niño, saldrían de Cádiz poco después de la llegada de Colón y Aguado. Sin embargo, esas tres naves que Colón vio a su llegada preparadas para partir, no fueron las únicas; de hecho, sustituyeron a las cuatro naves que en febrero de 1496 se hundieron en las inmediaciones de Rota, poco después de su salida con provisiones para los colonos de la Española⁴¹. La flota de Peralonso Niño regresaría a la Península finalmente en noviembre de 1496 y en una de las tres carabelas, retornarían Juan de Lesaca y Juan de Ernani. Habían transcurrido más de tres años desde su partida de Cádiz en la flota de 17 naves.

(41) Una de ellas con el capitán Juan de Sasoeta, vecino de San Sebastián, que es muy probable que fuese el mismo que junto a Antón de Escalante recibió licencia en 1478 para saca de trigo. Vid. supra, nota 10; LADERO QUESADA, M. A. “El abastecimiento de las Indias a comienzos del siglo XVI: armadas y barcos, mercancías y precios (1495-1521)”, *BRAH*, CCVI (2006), 290 (285-380); ROBLES MACIAS, L. “Amérigo Vespucci en Sanlúcar de Barrameda en 1496”, *Cartare, Centro de Estudios de la costa Noroeste de Cádiz*, 5 (2015), 1-30. RONQUILLO RUBIO, M. Op. cit., p. 235. No tuvo suerte el capitán Sasueta, pues debido a las deudas contraídas, recibió de los Reyes en julio de 1495 una carta de espera por un año (AGS. RGS.1495-VII, fol. 27) para posteriormente, en febrero de 1496 perder su nao y finalmente, en junio de 1496, solicitar una prórroga en el pago de sus deudas debido a la pérdida de su nao (AGS.RGS. 496-VI, fol. 11); BACHE GOULD, A. *Nueva lista documentada de los tripulantes de Colón en 1492*, Madrid 1984, RAH, 310.

3. Escalante, participante en el Tercer Viaje

La siguiente referencia que vamos a dar sobre Antón de Escalante no tiene base documental alguna, por lo que la daremos con cautela y siguiendo una hipótesis que nos parece plausible. Visto el desarrollo cronológico de los diferentes viajes a las Indias transcurridos en esta primera época se comprueba que el recorrido de Juan de la Cosa y Antón de Escalante es similar, tal y como habíamos indicado al comenzar este trabajo, y por ello, le hacemos partícipe junto con Juan de la Cosa del tercer viaje colombino. Sobre la participación de Juan de la Cosa en este viaje se ha escrito mucho y hay para todos los gustos. La mayoría de los autores no lo creen posible, pero fray Bartolomé de las Casas no tiene ninguna duda⁴², aspecto que parece ratificarse a tenor de lo declarado por diversos testigos de los pleitos colombinos⁴³.

Desde la llegada de Peralonso a las Indias en julio de 1496 con sus tres naves y hasta la llegada del siguiente convoy en febrero de 1498 con la avanzadilla del tercer viaje colombino en las dos naves de Fernández Coronel, transcurrieron 18 meses. Año y medio sin noticias para los colonos y año y medio sin enviar naves para nuevos descubrimientos, estando Portugal de por medio, nos parece mucho tiempo, y nos causa mucha extrañeza, pero documentalmente no parece existir en 1497 ningún movimiento de naves hacia las Indias.

La flota del tercer viaje colombino la componían seis naves, una nao y cinco carabelas, que salieron de Sanlúcar de Barrameda el 30 de mayo de 1498⁴⁴. Al conocer que una escuadra francesa merodeaba por el cabo de San Vicente, la escuadra cambió el rumbo hacia Porto Santo y Madeira en las que

(42) LAS CASAS, B. de *Historia de las Indias*. México 1951, Fondo de Cultura Económica, Libro II, cap. 2: “*En este año de 500 (...) un Rodrigo de Bastidas (...) determinó de armar dos navios (...) concertóse con algunos, y en especial con Juan de la Cosa, vizcaíno, que por entonces era el mejor piloto que por aquellos mares había, por haber andado en todos los viajes que había hecho el Almirante...*”. Jesús VARELA MARCOS, es también favorable a esta hipótesis. Vid. de este último autor, “Los reflejos políticos en la carta de Juan de la Cosa”. Separata de: *Descubrimientos y cartografía IV: Grances viajes descubridores*, Valladolid 2001, Universidad de Valladolid; *La organización de los grandes descubrimientos españoles en América*, Valladolid 2011, Ayuntamiento de Valladolid, 150; y *Juan de la Cosa: La cartografía histórica de los descubrimientos españoles*. Sevilla 2011, Universidad Internacional de Andalucía, 156.

(43) MURO OREJON, A. *Pleitos Colombinos*. Tomo III, op. cit., 348: “...muchas personas de las que fueron en descubrir a Paria que yvan en compañía de Juan de la Cosa que yvan con el dicho almirante...”.

(44) Vid. **Anexo 2**. Dos naves de avanzadilla de Coronel que partieron unos meses antes.

tomó leña y agua, continuando viaje hasta las Canarias. El 19 de junio llegaron a la Gomera, isla en la que hubo un incidente con un corsario francés⁴⁵. Dos días más tarde, dejando la Gomera, la escuadra se dividió: tres carabelas se dirigieron directamente a La Española con provisiones; la nao capitana y las otras dos carabelas, tomaron rumbo al sur, hacia las islas de Cabo Verde. La capitana era una nao vasca, tal y como ocurrió en el primer y segundo viaje; así lo declaraba el mismo Colón en carta a fray Gaspar Gorricio, pocos días antes de la salida del tercer viaje⁴⁶. Se trataba de la Santa María de Guía y como maestre de ella iba Cristóbal Quintero⁴⁷.

No hay muchos datos de los enrolados en este tercer viaje, sobre todo de los marineros de las naves. Aunque Juan Gil identifica 226 pasajeros de siete carabelas (las dos que partieron antes con bastimentos a cargo de Pedro Fernández Coronel más las cinco posteriores), falta la nómina de los tripulantes de la nao. De los más de doscientos nombres, sólo 21 son marineros o grumetes y de esa veintena, la mitad como mínimo son vascos⁴⁸. Nosotros creemos que esa nao capitana estaría integrada por individuos que habían estado en Cumaná en febrero de 1494, entre otros Juan de la Cosa y Antón de Escalante. También figuraría como piloto en este viaje el azkoitiarra Lope de Olano⁴⁹.

(45) IRVING, W. *Vida del Almirante...*, op. cit., 295-296.

(46) VARELA, C. *Cristóbal Colón...*, op. cit., doc. XXIII: Sanlúcar de Barrameda, 12 de mayo 1498. “*Reberendo y deboto Padre: Recreçione aquí la carga y gente en tanta cantidad que fue necesario de haber otra nao en la que l’alibiar, y a esta causa non he partido. Tomé una nao de Biscaya que levará esto que sobra fasta la isla de la Madera...*”; y doc. XXIV: Sanlúcar de Barrameda, 28 de mayo 1498. *Reberendo y deboto Padre: Después de escrito no partí a causa de la carga y gente que aquí me recreció tanto que los navios eran innavegables; y a esa causa tomé una nao y tenía aliviado en ella gran parte, y después compre una carabela en Palos...*”.

(47) GIL, J. *El rol del tercer viaje colombino*, Sevilla 1985, CSIC, 84 y 87.

(48) *Ibidem*, 94-110.

(49) Desconocemos si su participación se realizó en las tres naves con rumbo directo a La Española o, por el contrario, entre las tres naves descubridoras de Paria, acompañando al Almirante. Lo que sí queda acreditado es su estancia en los años 1499-1500 en La Española. Así consta en las declaraciones de testigos en la pesquisa que redactó Bobadilla para averiguar la trifulca entre Francisco de Montalván y el propio Olano. VARELA, C. *La caída de Cristóbal Colón. El juicio de Bobadilla*, Madrid 2006, Marcial Pons, 141: “*Varios testigos declararon que a Francisco de Montalbán le cortaron la mano por los palos que propinó a Lope de Olano. Así fue, pero a punto estuvo Francisco de morir ahorcado. Según relató Rodrigo Perez, efectivamente Montalbán había dado una buena tunda a Olano, persiguiéndole por las calles de la Isabela incluso hasta dentro de la iglesia, en donde el infeliz había intentado refugiarse. El adelantado (Bartolomé Colón), con la excusa de que la paliza había tenido lugar en sitio sagrado, ordenó al punto prender a Montalbán. Más ese no fue el motivo de su prisión, sino otro bien* ...

La nao capitana y las dos carabelas tomaron un rumbo diferente al efectuado en los dos primeros viajes (**Mapa 4**). Primeramente se encaminaron en un rumbo sur, hacia las islas de Cabo Verde, donde llegaron el 27 de junio. Desde allí, con rumbo prácticamente oeste, entraron de lleno en la zona de calmas, lo que significó que muchos días estuvieran sin viento y con un calor abrasador. Llegado el 31 de julio, angustiados y exhaustos, cuando ya no quedaba más que un barril de agua en cada barco, divisaron las cimas de tres montañas levantarse en el horizonte. Al aproximarse observaron que las tres montañas se unían en su base y así, Colón le dio a la isla el nombre de la Trinidad.

Mapa 4: Itinerario del tercer viaje colombino



Fuente: https://es.wikipedia.org/wiki/Tercer_viaje_de_Colón (Keith Pickering - Trabajo propio, CC BY-SA 3.0) (última consulta 26-01-2019).

...

distinto. Cuenta Perez que don Bartolomé, ante el temor de que se supiese que él en persona había mandado el castigo a Olano, ordenó, avalado por sus consejeros personales, que Montalbán fuera ahorcado. Una decisión que molestó tanto a Perez como al apaleado Olano, quienes acudieron a don Bartolomé para rogarle que levantara la pena...” (vid. también, *ibidem*, pp. 80, 153-154, 227, 234-235 y 245, en las que se denomina a Olano como tesorero). Su recorrido posterior es también muy interesante, pero alargaría en exceso este trabajo.

Llegaron a un cabo, al que puso de nombre Punta de la Galea y allí vio casas y gente “y muy lindas tierras, atan fermosas y verdes como las huertas de Valencia en marzo”. Al no poder desembarcar, continuó hasta otra punta que llamó del Arenal “y allí se falló toda la tierra follada de unas animalias que tenían la pata como de cabra”, Aquí descendieron para tomar agua y leña y descansar después del duro viaje. Al día siguiente “vino de hacia Oriente una grande canoa con 24 hombres”. Miraban con mucho recelo hacia la nao capitana. Tras muchos titubeos y viendo que no se acercaban, mandó el Almirante tocar música de tambor y hacer danzar a algunos muchachos. Los indios respondieron con lanzamiento de flechas y optaron por alejarse hacia otra de las carabelas y ocurrió algo curioso:

“fueron a mas andar a otra carabela, y de golpe se fueron debajo la popa d’ella, y el piloto entró con ellos, y dio un sayo e un bonete a un hombre principal que le pareció dellos, y quedó concertado que le iría hablar allí en la playa, adonde ellos luego fueron con la canoa esperándole, y él como no quiso ir sin mi licencia, como ellos le vieron venir a la nao con la barca, tornaron a entrar en la canoa o se fueron, en nunca más los vide ni a otros de esta isla”⁵⁰.

Lo cierto es que Colón se encontraba en la punta sudoeste de la isla de Trinidad y hacia Oriente se encuentra Cumaná. Desde aquí con rumbo norte se dirigieron a la que Colón pensaba que era otra isla a la cual llamó isla de Gracia —en realidad se trataba de la costa sur de la península de Paria—, para salir de allí, a través de la boca del Dragón. El Almirante nos dice que saliendo de aquí divisó hacia el noreste, a muchas leguas de distancia, dos islas, a las que llamó la Asunción y la Concepción⁵¹. El 15 de agosto descubrieron las islas de Margarita y de Cubagua, famosas por sus perlas y desde allí pusieron rumbo a La Española, llegando el 19 de agosto y anclando en isla Beata. Tras unos días de reposo, Colón daría vela a Santo Domingo, llegando a la boca del Ozama el 30 de agosto y poniendo fin a los descubrimientos del tercer viaje.

(50) FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, M. *Viajes de Colón*, México 1986, Porrúa, 263; IRVING, W., op. cit., 299-300; VARELA, C., op. cit., 209-210. Sorprende el proceder de estos indios, que lanzan flechas a la nao capitana y sin embargo acuden al piloto de la carabela; cabe pensar que los nativos procediesen de la zona de Cumaná, que habrían acudido avisados de la llegada de las naves y que reconocieron al piloto. Esto reforzaría la hipótesis comentada anteriormente del envío de las cinco naves en Enero de 1494 a la región de Cumaná. Vid. supra, nota 36.

(51) Diferentes autores creen que se trataría de las islas de Tobago y de Granada. Nosotros no lo creemos así, dado que desde esta salida de la boca del Dragón y estimada la distancia hasta la isla de Granada de unas 70 millas, es imposible poder verla.

Entendemos que tanto la Cosa como Escalante llegarían con Colón y permanecerían en Santo Domingo, hasta que finalmente, el 18 de octubre, embarcarían en las 5 naves que salieron de regreso a la Península. Colón se quedó en La Española para intentar sofocar la rebelión de Roldán, pero envió con las naves varias cartas a los Reyes describiendo la tierra firme descubierta y sus perlas, acompañadas de un mapa y de muestras de oro y de perlas. Roldán y sus amigos, a su vez, enviaron también cartas justificando su rebelión.

La llegada de esas 5 naves en diciembre de 1498 con las noticias de la rebelión y sobre todo con el mapa y las noticias de Tierra Firme, dio lugar a un cambio radical en la política descubridora de los Reyes Católicos. Entre los motivos que los investigadores han aducido para ello, se han destacado el desgobierno de las Indias por parte de los Colón, la enemistad manifiesta de Fonseca hacia ellos y la desorientación de lo descubierto (no hay que olvidar que había mucho en juego con Portugal y la raya trazada en el tratado de Tordesillas). Nosotros pensamos que la desmesura de lo pactado con Colón en las capitulaciones santafesinas, sobre todo el título vitalicio y hereditario de todas las islas y tierra firme descubiertas y por descubrir, a la vista de lo que se iba conociendo, fue la razón principal del cambio efectuado⁵².

Sea como fuere, los monarcas encargaron a Juan Rodríguez de Fonseca informes sobre el estado completo de lo hasta ahora descubierto. Este se encargó de elaborar un plan científico que cubriese todos los aspectos, comenzando a partir de aquí, los denominados Viajes Menores, Viajes Andaluces o Viajes de Descubrimiento y Rescate, dependiendo de quién sea el autor que los detalle⁵³.

4. Los viajes de Descubrimiento y Rescate

El primero de los llamados viajes de Descubrimiento y Rescate fue el efectuado por Ojeda, La Cosa y Vespuccio. Zarparon el 18 de mayo de 1499 en una carabela, a toda prisa, incluso sin esperar al maestre de ella, y

(52) FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, M. (ed.) *Colección de viajes...*, op. cit., 12-14.

(53) VARELA MARCOS, J. *La organización...*, op. cit., 149-150. Así lo constata Demetrio Ramos: "...una resolución de Estado, que parece largamente meditada, y con la que en buena parte resultaba liquidado el régimen de empresa propia, impuesto por Colón, y que tantos problemas estaba ya suscitando...". Tal resolución se daba "ante todo y sobre todo, por una necesidad de Estado, de primerísima categoría..."; "...querían evitarse que de la acción descubridora se derivaran derechos, escarmentados por el pie forzado que se habían creado con las concesiones de Santa Fe, atribuyendo al Almirante funciones de gobierno y ventajas económicas —para siempre jamás—" (RAMOS, D. *Audacia, negocios...*, op. cit., 12-14). Vid. también FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, M. (ed.) *Colección de viajes...*, op. cit., 1-36.

efectuando acciones que se podrían tachar de piráticas⁵⁴; acciones no habituales en armadas de descubrimiento organizadas por la Corona que, creemos, la larga mano de Fonseca se encargaría de tapar.

Con la copia del mapa que había levantado Colón en su tercer viaje por el litoral de Paria y que Fonseca le había entregado, pondría Ojeda con las dos carabelas, rumbo al sur de lo descubierto por el almirante, llegando a la zona de la actual Guayana. Tras un recorrido que les llevaría hasta la Pequeña Venecia del golfo de Maracaibo (“Veneçuela”), habiendo pasado antes por Trinidad, Margarita o Curaçao, su periplo descubridor terminaría en el cabo de la Vela (**Mapa 5**). Desde aquí se dirigieron a La Española, haciendo caso omiso de la prohibición de recalar en dicha isla estipulada en la capitulación que tenían concedida. Finalmente, y después de ciertos choques con nativos y también colonos de La Española, regresarían a España, llegando entre primeros de diciembre de 1499 y mediados de 1500⁵⁵.

En relación a este viaje existe un hecho no suficientemente estudiado. Se trata del avistamiento de naves inglesas por parte de Ojeda⁵⁶, y que derivó en la real cédula del 8 de junio de 1501, por la cual los reyes aceptaban un nuevo viaje de Ojeda y le concedían la gobernación de Coquibacoa⁵⁷.

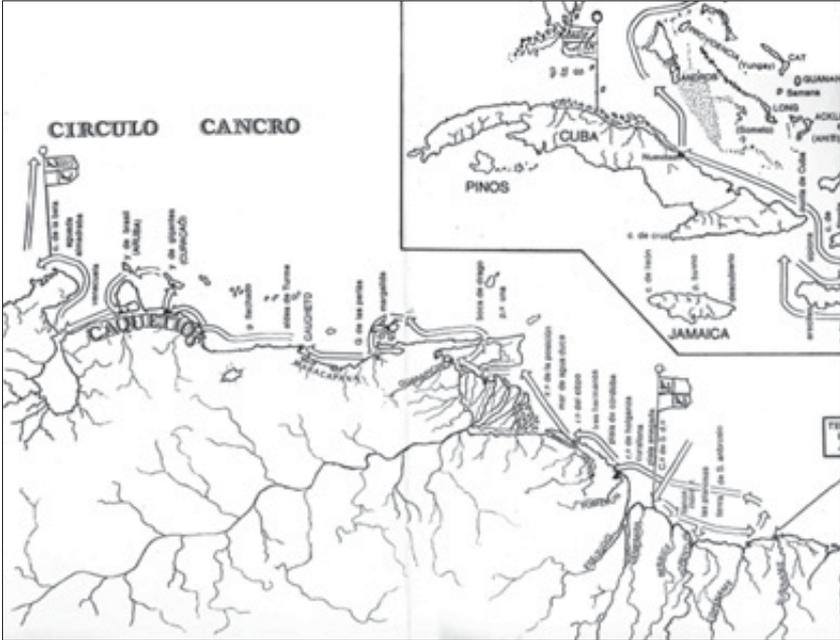
(54) Entre otras, intento de robo de la carabela la Gorda, robo del batel de una nao vizcaína, embargo de otra carabela en la costa de Berbería cuando se dirigía a Canarias, avituallamiento sin pago en Canarias y robo de dos anclas.

(55) La primera fecha es la que defienden autores como Varela Marcos, Demetrio Ramos, mientras Juan Manzano y Carlos Seco opinan que la llegada fue a mediados de junio de 1500.

(56) Así lo cuenta Washington Irving: “*Es digna de particular mención la circunstancia de que Ojeda, en la relación que hizo de su viaje al rey, le informó de un encuentro que hubo con viajeros ingleses cerca de Coquibacoa. El gobierno español dio tanta importancia a la noticia, que adoptó varias medidas para evitar la intrusión de los ingleses en aquellos parajes...*” (IRVING, W., op. cit., 650).

(57) RAMOS, D. “Alonso de Ojeda, en el gran proyecto de 1501 y en el tránsito del sistema de descubrimiento y rescate al de poblamiento”, *Boletín Americanista*, n.º 7-9 (1961), 47 (33-87). El documento en FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, M. (ed.) *Colección de viajes...*, op. cit., 60-61: “*Item, que vaes e sigáis aquella costa que descubristes, que se corre Leste-Ueste, según parece, por razón que va hacia la parte donde se ha sabido que descubrian los ingleses, e vais poniendo las marcas con las armas de SS. AA., o con otras señales que sean conocidas, cuales vos pareciere, porque se conozca cómo vos habéis descubierto aquella tierra, para que atajés el descubrir de los ingleses por aquella vía (...) E SS. AA., habida consideración a lo que gastastes e servistes, e por lo que agora vos obligais a servir, vos hacen merced de la gobernación de la isla Caquevacoa, que vos descubristes...*”. No nos extenderemos en las vicisitudes de éste viaje, que son muchas, para no alargar en exceso este trabajo. Quizás en otro que tenemos pensado para Juan de la Cosa.

**Mapa 5: Recorrido del viaje Ojeda/La Cosa del año 1499
según Demetrio Ramos**



Fuente: RAMOS, D. *Audacia, negocios...*, op. cit., 64-65.

Apenas dos semanas más tarde de la salida del viaje de Ojeda y la Cosa que acabamos de ver, es decir, a primeros de junio de 1499, se produciría un segundo viaje. En este caso, la salida de una nave comandada por Cristóbal Guerra, llevando de piloto a Peralonso Niño y en la que, como tendremos ocasión de comprobar, el maestre era Antón de Escalante. En esta ocasión cruzaron rápidamente el océano, presentándose en la costa norte de Trinidad. Intentaron penetrar en el golfo de Paria por la boca del Drago, pero la fuerza de la marea se lo impidió y costeano la península de Paria se dirigieron a la isla Margarita, sabiendo que en aquella zona rescatarían perlas. Esto era conocido por Niño y Escalante, que aparte de disponer de copia de la carta de Colón, ya habrían navegado por aquellos lares. Para nosotros, y aunque no tengamos pruebas definitivas, podría ser la cuarta vez que Antón visitaría la

zona⁵⁸. Aún volvería por quinta vez en el viaje con Rodrigo de Bastidas, tal y como veremos más adelante.

A pesar de llevar mandato real de no tocar tierra a menos de 50 leguas de lo descubierto por el Almirante, la tripulación se dirigió a la zona citada, sabedores de la riqueza que podrían obtener. En su viaje por Paria fueron rodeados por 18 canoas de indios caribes, caníbales que se encontraban de razzia cazando enemigos, que sin ningún temor comenzaron a atacarles con flechas y armas arrojadas. Al disparar desde la nave con las culebrinas, los caníbales huyeron. En la persecución de una de las canoas lograron capturar a uno de ellos, mientras los demás escapaban a nado. En la embarcación apresada también encontraron a un indio cautivo atado que, por señas, les indicó que iba a ser comido por los caribes, ya que, según decía, sus seis compañeros habían sido devorados a su vista. El capitán y sus compañeros, apiadados, le entregaron al caribe y la reacción no se hizo esperar: el antes cautivo saltó sobre el caníbal con tal furia que lo mató a golpes y patadas, para arrancarle luego la cabeza y clavarla en un palo como trofeo de su venganza.

En isla Margarita se hicieron con un gran número de perlas y también en la tierra firme de Cumaná, donde fueron muy bien acogidos, quizás por el recuerdo de los viajes del año 94. Los trueques fueron tan numerosos que en poco tiempo, y dado su excelente cargamento, optaron por regresar a España, pasando antes por la costa de Curiana y Cauchieto. Arribaron al puerto gallego de Bayona, donde asombró que regresaran con tantas perlas, que descargaban “*como paja*” según la crónica de Mártir de Anglería⁵⁹. Los expedicionarios habían convenido entre ellos comunicar que el rescate de las perlas se había producido en la zona de Curiana y Cauchieto, para así esquivar la prohibición de tocar tierra en las zonas ya visitadas por Colón, pero una riña entre Guerra y Peralonso sobre la partición de lo rescatado derivó en una pesquisa y la detención de los responsables de la navegación. Por medio de esa investigación llegó a saberse que en “*ciertas islas*” descubiertas por Guerra, otras

(58) La primera en enero de 1494, vid. supra, nota 36; la segunda a finales de ese mismo año cuando, según MANZANO (*Colón y su secreto*, op. cit., 559-623), Colón habría hecho un viaje a la zona de las perlas, descubriendo así, sin saberlo, América del Sur; la tercera en el tercer viaje colombino, vid. supra, notas 46-50.

(59) MARTIR DE ANGLERIA, P. *Décadas de Orbe Novo*. Compluti 1530, Michaelem de Eguia, cap. 8, fol. CVIII (accesible <https://archive.org/details/deorbenouopetrim00angh/page/n9>; última consulta 25-12-2018); *Fuentes históricas sobre Colón y América. Pedro Martir Angleria* (trad. De Joaquín Torres Asensio), Madrid 1892, Imprenta de la S. E. de San Francisco de Sales, tomo I, p. 317.

personas que con él iban rescataron “*encubierta e ascondidamente*” diversos productos, por lo que cuando llegaron a Bayona, se les requirió que juntaran las perlas, aljófar y demás cosas rescatadas para su debida partición y percibo de quintos, lo que sólo hicieron algunos⁶⁰. El fraude fue cosa sonada dada la importancia del botín, y por ello fueron detenidos Peralonso Niño, piloto de la nave, así como el maestre y el capitán. Peralonso fue procesado y encarcelado varios meses; el resto, al parecer, quedó libre tras pagar el quinto correspondiente a la Corona⁶¹.

Como decimos, creemos que Antón de Escalante estuvo en este viaje. Para ello contamos con dos declaraciones en los pleitos colombinos que resultan de interés. Por un lado, la declaración de Pedro Medel, testigo del fiscal, que en la tercera pregunta, responde: “...*vido que llegaron a Galizia a los susodichos e que de allí los llevaron presos a la corte al dicho Pero Alonso Niño e a el maestre e capitán de la dicha armada e que asimismo vido como pagar los derechos al Rey de las perlas...*”⁶². Por el otro, la declaración de Rodrigo de Escobar, testigo del almirante, en la que dice:

“...estando e viniendo este testigo con Fernando de Vega, gobernador que a la sazón era de Galizia, vido este testigo a Christobal Guerra e a **Escalante** que yendo de estas Yndias aportaron a un puerto que se dize Vayona, e porque anbos yvan diferentes, paresçieron ant’ el dicho Fernando de Vega...”⁶³.

(60) RAMOS, D. *Audacia, negocios...*, op. cit., 79.

(61) AGS. Cámara de Castilla. Libros de Cédulas, 4-87-4 y AGS. RGS. 1500-V, fol. 38.

(62) MURO OREJON, A. (ed.) *Pleitos Colombinos. Tomo IV...*, op. cit., 109.

(63) MURO OREJON, A. (ed.) *Pleitos Colombinos. Tomo III...*, op. cit., 51. Existe también un poder de enero de 1501 otorgado por varios marineros de la nao Mari Galante, cuyo maestre era Antón de Escalante “vecino de Fuenterrabía, morador en el Pasaje”, a favor de Domingo de Navejas y Pedro de Zulutibar (“Solitibar”) para que puedan demandar y cobrar al maestre el servicio que les debe (RONQUILLO RUBIO, M., op. cit., 234). Cuando vimos la referencia dudamos sobre la datación de dicho viaje, pudiendo haber sido del segundo colombino, pero la consulta del documento (AHP, 15/9101-P, fol. 62 r.), no dice “*marineros en la nao nombrada Marigalante*”, como cita Ronquillo, sino “*marineros en la nao que Dios salve que ha nombre Marigalant*”. Esto quiere decir que en enero de 1501 existía otra nao con ese nombre y que Antón de Escalante era su maestre. Recordemos que la Mari Galant del segundo viaje se utilizó en La Española para la construcción del fuerte de la Concepción. Este documento también refuerza por otra parte el argumento que presentábamos al comienzo de este trabajo sobre el nombre de Mari Galanta que maestros vascos ponían a sus naves.

...

Después de efectuados estos dos primeros viajes de Descubrimiento y Rescate, y cuando todos los capitanes habrían reportado a Fonseca las noticias de sus viajes, se dieron cuenta de que la costa que dibujaban en nada coincidía con las noticias que Vasco de Gama trajo en 1499 de las costas asiáticas. Al parecer, “*el resultado de los informes plasmado en una carta debió generar el nacimiento de una costa continuada y muy extensa, más de 600 leguas, que estaba indicando la presencia de una tierra muy grande, una masa continental en ciernes con características bien distintas a las esperadas que debía de tener el Catay*”⁶⁴. Para intentar aclarar el enigma se decidió reforzar el plan de descubrimiento enviando nuevas flotas a cargo de Vicente Yáñez Pinzón, de Diego de Lepe y de Vélez de Mendoza, todos ellos hacia las costas brasileñas, aunque éste llegara más al sur que los otros dos⁶⁵. Con todos estos datos, Juan de la Cosa, a finales del año 1500 al parecer, aunque hay dudas sobre esta fecha, confeccionaría su famosísimo mapa, en el cual reflejaría toda la cartografía descubierta hasta la fecha.

...

Por la fecha del documento pensamos en varias opciones. Por un lado, podría tratarse del tercer viaje del Almirante, tal y como Juan de Escalante así lo declara en la probanza del Almirante de las Indias hecha en Cuba el 16 de febrero de 1515 (MURO OREJON, A. (ed.) *Pleitos Colombinos... Tomo III*, op. cit., 356. Por el otro, lo que es más probable, que se trate de la nave que utilizó Cristóbal Guerra en su viaje de las perlas. Disponemos para ello de una cédula fechada el 2 de agosto de 1501, por la cual se ordena al tesorero Morales se pague a Ximeno de Briviesca 9.488 maravedíes “*para que los reparta e pague a ciertas personas que vinieron en la NAO (sic) de Cristobal Guerra, que los ovieron de haber de ciertas perlas que V.A. les mandó tomar, de la parte que les cabía de las perlas que trugieron de las Indias*” (AGS. Cámara de Castilla. Libros de Cédulas, 5-201-3). Como, tal y como veremos a continuación, Pedro de “Solitibar”, a quien el resto de marineros habían dado poder para cobrar el viaje, estuvo con Antón de Escalante en el viaje de Bastidas y la Cosa, creemos se habría saldado la deuda que mantenían los marineros con el maestro.

(64) VARELA MARCOS, J. *La organización...*, op. cit., 154.

(65) No desarrollaremos estos viajes para no alargar este trabajo. Además no interviene en ellos nuestro protagonista. Para ellos remitimos RAMOS, D. *Audacia, negocios...*, op. cit.; VARELA MARCOS, J. *La organización...*, op. cit.; MANZANO, J. *Los Pinzones y el descubrimiento de América*, Madrid 1988, Ediciones de Cultura Hispánica. Cfr. también, IRVING, W., op. cit. Para la cronología de los viajes, vid. **Anexo 2**.

Durante la primavera y verano del año 1500, Antón de Escalante descansaría en Sevilla, donde es probable que coincidiese con sus paisanos guipuzcoanos Francisco de Arranomendi, Juan de Granada, el mozo, el bachiller Olaiz y Nicolás de Montaot, que se encontraban en dicha ciudad para cobrar el juro de 10.000 maravedíes anuales que los reyes habrían concedido a Juan de Granada “El Viejo” en el año 1480 y que estaba pendiente de cobro durante todo ese tiempo⁶⁶. En todo caso, nuestro protagonista no esperaría mucho para iniciar una nueva aventura americana. A partir de este momento entramos ahora de lleno en el siguiente viaje, éste bien documentado, de nuestro protagonista, que junto con Rodrigo de Bastidas y Juan de la Cosa, efectuaron nuevamente a las Indias, descubriendo por vez primera parte de las costas colombianas y panameñas.

Tras las últimas navegaciones hacia el sur, Fonseca organizó una nueva expedición de descubrimiento pero con el objetivo de dirigirse hacia el norte de Paria e isla Trinidad. En la capitulación firmada el 5 de junio de 1500, se limitaba la licencia a dos naves: “*dos navíos vuestros a vuestra costa e misión, por el dicho Mar Océano, a descubrir e descubrais islas e Tierra firme a las partes de las Indias, o a otra cualquier parte*”⁶⁷. Por lo tanto, la empresa se haría a expensas de Bastidas, sin ningún tipo de ayuda de la Corona, algo por otra parte habitual en los denominados viajes menores, como lo era éste.

Los dos navíos contratados serían la nao Santa María de Gracia, cuyo maestre era Martín de Buniorte, y la carabela San Antón del maestre Antón de Escalante, ambos vecinos de Hondarribia. La contratación no estuvo exenta de problemas. Así nos lo cuenta José Joaquín Real Díaz:

(66) Tan sólo es una suposición, pero estando Antón en Sevilla antes de su salida para el viaje con Bastidas y por esas mismas fechas, de abril a junio de 1500, tenemos las cartas de poder otorgadas por Juan de Granada en Andalucía, tal y como pueden verse en ARChV. Pleitos Civiles. Perez Alonso, Fenecidos, 1668-4. El 3 de febrero, por ejemplo, Granada enviaba una carta a Domingo de Lizarza desde Cádiz, mientras en marzo, ya desde Sevilla, otorgaba un poder, donde aparecía como testigo el bachiller Olaiz, a favor de Francisco de Arranomendi, quien por esas fechas parecía encontrarse en Granada. Datos amablemente cedidos por Iago Irixoa.

(67) Vid. AGS. Cámara de Castilla. Libros de Cédulas, 4-103,1 y AGI. Patronato Real, 26-1.

“Según la Capitulación firmada con la Corona, la expedición descubridora se compondría de dos navíos. No era fácil en estos momentos, en Sevilla, hallar barcos libres de compromiso y de las características necesarias para tan larga navegación. En este cometido la ayuda prestada por Juan de la Cosa debió ser indiscutible, y tras muchas visitas al puerto encuentran por fin una nao y una carabela que les satisface: la Santa María de Gracia y la San Antón. Al ponerse en contacto con los maestros respectivos, Martín de Buniorte o Boriol y Antón de Escalante, éstos les comunican que los navíos están ya comprometidos. No desmayó Bastidas ante este contratiempo y logra, ganándose la tripulación con la esperanza de mejores beneficios, que ésta ofrezca cinco mil maravedíes a los maestros para rescindir el compromiso anterior”⁶⁸.

No sabemos si Bastidas conocía a Juan de la Cosa antes de contratarlo para este viaje o simplemente fueron las noticias y buenas referencias que acumulaba ya el piloto La Cosa, las que condujeron finalmente a Bastidas para llevarlo, pero lo que sí sabemos es que Juan de la Cosa y Antón de Escalante se conocían de muchos años atrás y efectuado varios viajes a las Indias. Ellos serían los verdaderos artífices de la navegación, pues conocían la ruta, el destino, las naves y los marineros. Rodrigo de Bastidas era el capitán de la flotilla, pero la navegación propiamente dicha correspondía a los anteriores. Además, la contratación de Juan de la Cosa, relatada por Las Casas y Bastidas, nos reafirma en nuestro comentario anteriormente efectuado sobre la participación de La Cosa en el tercer viaje colombino⁶⁹.

(68) REAL DÍAZ, J. J. “El sevillano Rodrigo de Bastidas. Algunas rectificaciones en torno a su figura”, Separata de: *Archivo hispalense*, 111 (1962), 8-9 (accesible <http://digital.csic.es/handle/10261/83496>); GIL, J. “Marinos y mercaderes...”, op. cit., 326-327: “...*El maestre vizcaíno Martín Boriol fue enganchado sin duda por Juan de la Cosa; no dispongo de noticias sobre él, pero por las mismas fechas están documentados unos hermanos vascos que actúan como mercaderes en Gran Canaria y en Sevilla: Francisco Boniel, Antón Boniel y Gonzalo de Segarra. En consecuencia no parece descabellado suponer que todos procedían de la misma familia, y que la estancia de Martín en el puerto de las Muelas estaba motivada por un viaje mercantil, presumiblemente de azúcar, a Las Palmas, pues en azúcar traficaba la sociedad fraterna...*”. Aunque el profesor Gil le nombre como Martín Boriol, a veces aparece como Martín Boriol, ya que como más adelante veremos, su apellido se transforma con diferentes variantes. A diferencia del profesor Gil, no creemos en la relación familiar entre Martín y los hermanos vascos que documenta como mercaderes en Canarias.

(69) DE LAS CASAS, B., op. cit., Libro II, 135: “*Un Rodrigo de Bastidas, vecino de Triana, hombre honrado y bien entendido, que debía tener hacienda, determinó de armar dos navíos e ir a descubrir, juntamente con rescatar oro y perlas, que era de todos el fin principal; concertóse con algunos, y en especial con Juan de la Cosa, vizcaíno, que por entonces era* ...

Así pues, desde Sevilla pasaron a Cádiz, donde tras terminar el apresto, todo lo más en la primavera de 1501 iniciaban Bastidas y La Cosa su viaje, tan sólo con dos naves⁷⁰. Pondrían rumbo a Canarias y, tras reaprovisionarse en la Gomera, enfilarían hacia la zona ya conocida por Juan de la Cosa y Antón de Escalante del sur de las Antillas menores. La primera tierra que avistaron resultó ser una isla desconocida y a la que pusieron de nombre Isla Verde, según relata Oviedo “*por ser muy fresca e de muy grandes arboledas*”. Se trata, según creemos, de la actual isla de Granada, en la cual desembarcaron para tomar agua.

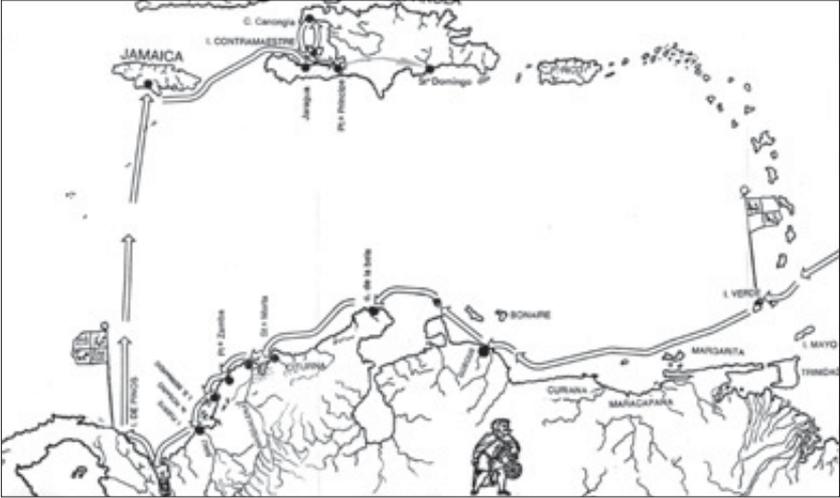
...

el mejor piloto que por aquellos mares había, por haber andado en todos los viajes que había hecho el Almirante”; MURO OREJON, A. (ed.) *Pleitos Colombinos. Tomo III...*, op. cit., 102, Rodrigo de Bastidas declaraba a la décima pregunta del interrogatorio que “*al tiempo que fue a descubrir este testigo en aquellas partes como dicho tiene trabajo de aver un piloto de los que avian navegado por estas partes con el dicho almirante que se llamava Juan de la Cosa e que lo llevo con sygo para hazer e hizo con el el dicho viaje...*”.

(70) No hay unanimidad sobre la fecha de partida de las naves, que varía entre octubre de 1500 y enero de 1502, según sea el autor al que se recurra. Navarrete, Vergara y Velasco, Posada, Noguera, Ballesteros Beretta, Melón y Ruiz de Gordejuela, Quintana o Washington Irving opinan que las naves de Bastidas zarparon en octubre de 1500; Las Casas, Restrepo Tirado y otros se inclinan por enero de 1501; Demetrio Ramos y Marcos Varela, por su parte, creen que la salida se efectuaría, como mucho, a finales de septiembre de 1501; Ruiz de Obregón en octubre de 1501 y finalmente, Oviedo y Real Díaz en enero de 1502. Nosotros creemos que la partida se efectuaría en la primavera de 1501. Una navegación anterior sería imposible, dados los documentos de enero de 1501 (vid. supra, nota 63) y otros tres del AHPS de febrero de 1501, tal y como podemos ver *Catálogo de los fondos americanos del AHPS*, Sevilla 1997, Instituto Hispano-Cubano de Historia de América, Tomo X, doc. 13 (“*para que cobre de Rodrigo de Bastidas...por el abastecimiento de las naves con que había de ir a descubrir a las Indias*”); doc. 14 (“*Martín Boriol, maestre y señor del navío Santa María y Rodrigo Bastidas, capitán del mismo navío...para abastecimiento de dicho navío en el viaje que habían de hacer a descubrir en las Indias*”); y doc. 15 (“*Martín Boriol, maestre del navío Santa María, otorga a Rodrigo Bastidas...en el viaje de descubrimientos que iban a hacer a las Indias*”). Además, una navegación posterior sería difícil, pues no encajaría con la llegada de la flota a la Española y el tiempo necesario para el deterioro de las naves, tal y como vamos a ver a continuación. Por todo ello, nos decantamos por una salida del viaje descubridor efectuada en la primavera del año 1501.

Aparte de las dos naves, también llevaban a bordo un “bergantín” y un “chinchorro”. Vid. RAMOS, D. *Audacia, negocios...*, op. cit., 150; BONO, J. y UNGUETI-BONO, C. *Los protocolos sevillanos de la época del descubrimiento*, Sevilla 1986, Junta de Decanos de los Colegios Notariales de España-Colegio Notarial de Sevilla, 103; y REAL-DÍAZ, J. J. *El sevillano Rodrigo...*, op. cit., 24.

Mapa 7: Recorrido del viaje de Antón de Escalante, según Demetrio Ramos, siguiendo a Oviedo



Fuente: *Ibidem*, p. 160.

En cualquiera de los dos casos y para cumplir la capitulación convenida, no se detendrían en las costas descubiertas por Colón y Guerra, es decir Trinidad, Boca del Drago, Paria, Isla Margarita, Cumaná y Golfo de las Perlas, sino que navegarían hasta llegar al Cabo de la Bela por territorios ya conocidos por La Cosa y Antón de sus anteriores viajes. En este sentido, compartimos la opinión de Ramos⁷³ que la mayoría del oro rescatado lo tomaron en Gueque, sitio ya conocido, y un poco más adelante, en una de las islas de los Gigantes —la actual Aruba—, donde cargarían palo Brasil. A partir del Cabo de la Bela entraban en territorio desconocido, iniciando el reconocimiento de la costa de Citurna y navegando más de ciento cincuenta leguas con rumbo Sudoeste. Por esta zona y debido a algún incidente bien con los indios, bien con los tripulantes, quedaría abandonado un tal Juan Buenaventura, rescatado meses más tarde por Ojeda al arribar a la misma zona.

(73) RAMOS, D. *Audacia, negocios...*, op. cit., 152-153.

Bajando entre doce y trece grados de latitud desde el cabo de la Bela llegarían a las costas de Riohacha y de Santa Marta (actuales costas colombianas), por donde conocieron, según Oviedo, a “*los indios coronados que hay en aquella costa*”⁷⁴.

Poco más adelante llegaron al paraje donde años más tarde se fundaría la ciudad de Cartagena de Indias y pondrían nombre al río Magdalena y las islas Barú. Al parecer, el avance por la zona sería lento, reconociendo la costa y comerciando con los indios. Extraña, y así lo constata el Padre las Casas, la benévola actitud de los indígenas, que en viajes posteriores se harían famosos por su hostilidad y fiereza, con la utilización de mortales flechas envenenadas con hierba. Prueba de ello sería la atroz muerte de Juan de la Cosa en esta zona ocho años más tarde, acribillado con esas mismas armas. Algunos autores comentan que esta actitud benévola estuvo estrechamente relacionada con el carácter pacífico de Bastidas y a que en la intención de los exploradores no había propósito colonizador ni intención de permanecer en el país.

Costeando por esta zona quedarían impresionados al divisar por primera vez, tras la idílica costa caribeña con sus playas y cocoteros, la inmensa jungla y al fondo, la cordillera nevada que llamarían Sierra Nevada de Santa Marta, el sistema montañoso litoral más alto del planeta, que se eleva abruptamente desde las costas del mar Caribe hasta alcanzar una altura de 5.775 metros. Tras doblar la punta de Caribona, penetrarían en el golfo de Urabá o del Darién, que llamarán Golfo Dulce debido a que en la marea menguante el agua es mayoritariamente dulce, proveniente del río San Juan. Tras varios días de estancia y de intercambio con los indios de la zona, abandonarían ese golfo que habría de ser uno de los hallazgos más estimados, hasta el punto de que tras el regreso de la flota a la península, se le haría a Juan de la Cosa en 1503 una merced, designándole alguacil mayor del gobernador que fuese a residir allí⁷⁵.

A partir de aquí hay división de opiniones entre los autores acerca del último punto de recalada antes del regreso (**Mapas 6 y 7**). Nosotros creemos, tal y como mantiene Ballesteros Beretta, siguiendo al padre las Casas, que

(74) FERNÁNDEZ DE OVIEDO, G. *Historia general...*, op. cit., cap. VIII, 76.

(75) AGI. Indiferente General, 418-1, fol. 94 r.º: Alcalá de Henares 1503-4-3. Real Provisión concediendo a Juan de la Cosa, vecino del Puerto de Santa María, el cargo de alguacil mayor del gobernador de Urabá. “...*é á mucho peligro é riesgo de vuestra persona, ayudaistes a descubrir en las partes de las Indias el golfo de Urabá...*”.

continuarían por San Blas, hasta el puerto del Retrete⁷⁶. Lo que sí está claro, es que bien desde este puerto, bien desde Pinos, varias leguas más atrás, como cree Ramos siguiendo a Oviedo (**Mapa 7**)⁷⁷, los capitanes Bastidas y Cosa con sus dos naves descubridoras estimaron que ya era tiempo de regresar teniendo suficiente oro rescatado. No pudieron hacerlo, ya que un grave contratiempo les obligaría a cambiar el itinerario previsto.

Un gusano de mar desconocido para ellos, *Teredo navalis*, un molusco bivalvo xilófago, llamado “broma”, que habita en aquellas zonas tropicales, había agujereado el casco de las embarcaciones y amenazaba con hundirlas; de hecho, ellos serían los primeros navegantes que experimentaron los daños de la “broma”, advirtiéndolo en su regreso, a los oficiales reales los efectos desastrosos de aquella plaga. Seguir navegando bajo esas condiciones y sin reparar las naves podría dar al traste con la expedición y todo lo rescatado. Reunidos los maestres de las naves Antón de Escalante y Martín de Buniort con los dos capitanes, tomaron la decisión de ir hacia la isla Española. Sin embargo, antes de llegar y viendo que la situación empeoraba, tuvieron que refugiarse en la isla de Jamaica, isla que ya conocían tanto Antón como La Cosa, aun sabiendo que tenían prohibida la arribada a dicha isla, tal y como constaba en sus capitulaciones. Aquí, en Jamaica, conseguirían comida de los indios a cambio de los espejos, cascabeles y collares que aún les quedaban, pero no recursos suficientes como para reparar las naves. En esta isla coincidirían con Guerra⁷⁸, el cual volvía de regreso de su segundo viaje, quien probablemente les acompañó en el camino hacia La Española, ya en parte colonizada en aquella época. Ahí dispondrían de los elementos necesarios para un arreglo adecuado.

Aun estando relativamente cerca la isla Española de la jamaicana, no consiguieron arribar a sus costas, teniendo que refugiarse en la isla del Contraestre, apenas a una legua de distancia de la costa de la Española. Desde esa pequeña isla, al parecer, algunos hombres se dirigieron a Santo Domingo, en busca de lo que necesitaban para reparar las naves. Efectuado un provisional arreglo y revisados los cascos, aunque sin garantías suficientes, tomarían la decisión de volver a Cádiz. Al poco de salir, un violentísimo temporal les obligó a buscar refugio en la costa de La Española, en el cabo

(76) BALLESTEROS BERETTA, A., op. cit., 184.

(77) RAMOS, D. *Audacia, negocios...*, op. cit., 160-163.

(78) GIL, J. “Marinos y mercaderes...”, op. cit., 360: “*derrotando después a Jamaica, donde encontró por ventura las naves de Bastidas que, carcomidas de broma, se dirigían a Santo Domingo. Es probable que llegara con ellas al puerto de La Española...*”.

llamado de la Canongía. Allí permanecieron por espacio de un mes, intentando comunicarse con el comendador Francisco de Bobadilla, pero bosques inexpugnables en terrenos desconocidos se lo impedirían. Al cabo del mes mejorarían las condiciones, renaciendo la esperanza de los navegantes. Sin embargo, haciéndose otra vez a la vela, una nueva borrasca les obligaría a buscar refugio, por tercera vez ya, en la región de Xaragua, hoy día llamado Puerto Príncipe. El temporal debió ser terrible, pues aquí se hundirían definitivamente las dos naves vascas.

Ante esta situación, Rodrigo de Bastidas dividió a sus hombres en tres partidas, una mandada por él, otra por Juan de la Cosa y la tercera probablemente por Antón de Escalante, en la que irían la mayoría de tripulantes vascos. Por caminos distintos y tras largas caminatas, se dirigieron a Santo Domingo, llevando cada columna un gran cofre con objetos de oro y perlas⁷⁹. Llegados a la ciudad, el gobernador Bobadilla encarceló a Bastidas y lo sometió a un proceso, bajo la acusación de arribada fingida, de haber efectuado trueques con los indios e incluso de haberles repartido armas. También se le acusaba de que parte de los hombres de alguna partida se habían desmandado por la isla, matando a muchos indios.

El proceso estaba en marcha cuando Ovando llegó como nuevo gobernador en la gran flota de 32 naves, el 15 de abril de 1502. En ese momento se determinó enviar a Bastidas a la Península para juzgarlo por estos hechos. Así, en julio de ese año regresarían las 32 naves, con Bobadilla como capitán de la flota, y con Bastidas preso. También viajarían aquí Juan de la Cosa, Antón de Escalante, Martín de Buniort y otros marineros del último viaje. Un violento huracán les atraparía poco después de la salida y hundiría 20 de las naves, pereciendo allí Bobadilla y el capitán Antonio de la Torre entre otros ilustres personajes, y demás marineros y colonos que regresaban a la Península. La tragedia fue de tal magnitud que se perdieron con los navíos grandes cantidades de oro, perlas y otros rescates, entre ellos la famosa pepita de oro que

(79) DE LAS CASAS, B., op. cit., Libro II, 136: “...*habiendo rescatado mucho oro y perlas por toda la costa que anduvieron vinieron a parar al golfo de Xaraguá desta isla, donde los navíos se perdieron, y de allí se fueron por tierra, la gente, a Santo Domingo, que está 70 leguas, y allí los vide yo entonces y parte del oro que había habido. Decíase que traían dos o tres arcas de piezas de oro, que entonces se tenía por riquezas grandes, y nunca tantas imaginadas. Trujo consigo ciertos indios, no sé si tomados por fuerza o vinieron con él de su grado, los cuales andaban por la ciudad de Santo Domingo en cueros vivos, como en su tierra lo usaban, y por paños menores traían sus partes vergonzosas metidas dentro de unos canutos de fino oro, de hechura de embudos...*”.

“era más grande que una hogaza de pan de Utrera”⁸⁰. También moriría el cacique rey Guarionex, quien, luchando contra los colonos españoles, había sido detenido y encarcelado para enviarlo a España.

Entre las pocas naves que se salvaron estaba la carabela en la que volvían Rodrigo de Bastidas, Antón de Escalante, Martín de Buniort y parte de los marineros⁸¹. El barco fondeó en el puerto de Cádiz en septiembre de 1502, provocando una considerable expectación, tanto por la cantidad de oro que traían como porque traía a Bastidas como un preso ilustre.

La expedición podía considerarse como un éxito. Bastidas había calculado que el valor de las carabelas y lo rescatado ascendería a una cuantía de cinco millones de maravedíes. Informados los reyes de la evidencia del botín, no les quedó más remedio:

“mandáronlo soltar [a Bastida] e que se fuese a la Corte, que a la sazón estaba en Alcalá de Henares. E por sus letras reales proveyeron qu’el oro que llevaba d’este descubrimiento que avía hecho, le mostrase en todas las cibdades e villas por donde pasase, hasta llegar a la Corte; e a los corregidores e justicias mandaron que en sus jurisdicciones lo rescibiesen públicamente, porque fuese a todos notorio e lo vieses”⁸².

Esto se hizo así para revitalizar la empresa descubridora tras los desastrosos retornos de Pinzón y Lepe. Finalmente, los monarcas absolvieron a Bastidas de todos los cargos. De hecho, a la vuelta del viaje, Bastidas y La Cosa serían recompensados cada uno de ellos con una pensión vitalicia de 50.000 maravedíes anuales de por vida por estos descubrimientos, y serán recordados por la Historia como los descubridores de las costas colombianas y panameñas⁸³.

(80) FERNÁNDEZ DE OVIEDO, G. *Historia general...*, op. cit., lib. III, cap. VII, 75.

(81) Desconocemos el número exacto de los que fueron al viaje; es probable que parte de la tripulación pereciera durante el viaje de exploración y quizá también en alguna de las naves que se hundieron en el regreso a la Península.

(82) FERNÁNDEZ DE OVIEDO, G. *Historia general...*, op. cit. 2.ª parte, lib. XXVI, cap. II, 335.

(83) AGI. Indiferente General, 418-1, fols. 126 v.º (para Bastidas) y 127 r.º (para La Cosa). Además a La Cosa se le adjudicó el alguacilazgo de Urabá. Vid. supra, nota 75. Sobre la resolución de la causa contra Bastidas, cfr. FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, M. (coord.): *Colección de los viajes...*, op. cit., Tomo II, 463-467.

En lo que respecta a la tripulación de las dos naves, disponemos de datos muy interesantes⁸⁴. Por un lado, y aunque probablemente no tengamos la relación completa del rol, se observa claramente la división entre andaluces y vascos. Tenemos, por un lado, 18 andaluces⁸⁵. A estos habría que añadir al carpintero gallego Pedro Sánchez, al médico canario maestre Gonzalo, a uno de los veedores Juan de Ayala, a tres extranjeros, de los cuales dos son flamencos (Juan y Richarte Labardero) y el otro, veedor de la flota, el genovés Luis de Negrón. También hay que añadir a un personaje que fue en esta expedición y que al cabo de los años sería muy popular; nos referimos a Vasco Núñez de Balboa, el extremeño conquistador y futuro descubridor del Mar del Sur (Océano Pacífico); todos ellos suman 25 tripulantes. Por otro lado, la nómina de tripulantes vascos se eleva a 28, tal y como vemos en el **Cuadro I**.

Cuadro I: Vecindad de los tripulantes vascos en la expedición de Bastidas / La Cosa (1503)

Lugar	Nombre	Cargo
Hondarribia	Martín de Eracustieta	maestre
	Sabat	
	Juan de Vargoen	marinero
	Martín de Buniort	maestre de la nao Santa María de Gracia
Urruña	Juan de Moxilla	contramaestre
	Juan Pérez	
San Sebastián	Ximón	grumete
	Miqueo de Lugaris	marinero
Irun	Hustariz	grumete

(84) *Ibidem*, fols. 91 v.º-92 r.º para el original; y REAL DIAZ, J. J. “El sevillano Rodrigo de Bastidas”, op. cit., 32-34, para la transcripción.

(85) Diego Hurtado, Rodrigo Mexia, García Pérez, Juan de Grado, Bartolomé Sánchez, Juan de Morales, Gonzalo de Lorca, Juan y Diego de Moscoso y Juan de Ledesma, todos ellos vecinos de Sevilla, a los que habría que añadir Domingo Juan, vecino del Puerto de Santa María, Gonzalo Sánchez, vecino Cádiz, Diego López, vecino de Lepe, Juan de Hinojos, Francisco Aranda, Pedro Mojarra, Juan de Saravia y Francisco Díaz.

Lugar	Nombre	Cargo
“Pasaia” ⁸⁶	Antón de Escalante	maestre de la carabela San Antón
	Pedro de “Çolítibar”	maestre
	Chomi(n)	marinero
	Miquelote, hijo de Antón de Escalante	marinero
Bermeo	Sancho	grumete
Gernika	Sancho Espadero	
	Iñigo el barbero	
Bilbao	Gorvalan	marinero
	Ochoa, sastre	marinero
Azpeitia	Iñigo	marinero
Desconocida	Domingo de “Sarrobi”	calafate
	Juan Díaz	marinero
	Miqueo	tonelero
	Chomingo	
	Juanes de Vermeo	marinero
	Juanes de Irun	grumete
	Juanes de Urruña	marinero
	Juan Martínez de “Azpetia”	

Fuente: REAL DÍAZ, J. J., op. cit., 8-9 y ap. docs. II-V, y, especialmente, para la mayor parte de ellos, AGI. Indiferente General, 418-1, fols. 91 v.º-92 r.º (para Domingo de “Sarrobi”, *ibidem*, fol. 90 v.º). Mantenemos los apellidos tal y como aparecen en el documento. Aunque es muy probable que los apellidos toponímicos que podemos ver en los personajes sin adscripción de vecindad hagan referencia a su lugar de origen, hemos preferido mantenerlos en este apartado, pues, como decimos, el documento no hace mención expresa la localidad de procedencia. La única excepción la constituye Juan Díaz, cuya vecindad sí es mencionada pero debido una mancha, no es posible saber su vecindad: tan sólo atisbamos a leer “vecino de Ba(...s)”.⁸⁶

(86) En el documento no se especifica a qué comunidad pertenecen, si a San Pedro o a Donibane. Seguramente se trate de la segunda, pues el apellido lo tenemos registrado ahí para inicios del XVI (cfr. IRIXOA CORTÉS, I. “Atzerritarrak...”, op. cit., ap. doc. 1 e ÍDEM: *Documentación medieval...*, op. cit., doc. 104), aunque también aparece Errenteria para inicios del XVI y la casa-solar se encuentra en Oiartzun.

A esta lista de 27 marineros tendríamos que añadir a Juan de la Cosa, llamado también “el vizcaíno”. Aunque desconozcamos su oriunde exacta, de lo que no tenemos ninguna duda es que no es vecino ni natural de Santoña. El error de apreciación que tuvo Navarrete en la transcripción de un documento supuso que prácticamente la totalidad de autores posteriores le siguieran en su errónea interpretación⁸⁷. En lo que respecta a Juan de la Cosa y su vecindad en Santoña, Navarrete transcribe “*Juan de la Cosa, vecino del Puerto de Santoña*”, donde debería leerse “*Juan de la Cosa, vecino del Puerto de Santa María*”. La diferencia estriba, nada más que en la similitud de la abreviatura en letra cortesana entre “*Stma*” que corresponde a Santa María y “*Stña*”, que corresponde a Santoña. Y, nada menos que, por este único documento equivocado, se le da oriunde cántabra al insigne piloto. No hay ningún otro documento, repetimos, ninguno, en el que se afirme la vecindad de Santoña para Juan de la Cosa; de todas formas, tampoco habría que olvidar que el concepto de “vizcaíno” incluyó no pocas veces a los propios cántabros⁸⁸. Esperamos abordar la cuestión en un futuro.

Por otro lado, nos parece interesante destacar que tenemos la primera documentación que nos indica que marineros de Iparralde formaron parte de estos viajes de descubrimiento. Pensamos que hubo más, tanto en viajes anteriores como posteriores, metidos todos en el genérico de “vizcaínos”. Al fin y

(87) Martín Fernández de Navarrete fue un gran marino, escritor e historiador que ocupó el cargo de Director de la Real Academia de la Historia. A él se deben libros y colecciones indispensables para la Historia de la Marina castellana: *Colección de los viages y descubrimientos que hicieron por mar los españoles desde fines del siglo XV*; *Disertación sobre la historia de la náutica*; *Viajes de Américo Vespucio*; o la *Colección de Documentos Inéditos para la Historia de España, etc.* A pesar de ello, o mejor dicho, quizás al inmenso trabajo desempeñado por este autor, en determinadas transcripciones cometió errores que luego continuados por el resto de autores, sin contrastar el original, supondrían dar validez a lo afirmado. Así nos consta, por ejemplo, que en la famosa introducción de las capitulaciones de Santa Fé del año 1492 (ACA. Cancillería. Registros, 3569, fols. 135 v.º-136 v.º), se lee claramente “*en alguna satisfacción de lo que ha descubierto en las mares oceánas*”, pero Navarrete leyó “*en alguna satisfacion de lo que a descubrir en las mares oceánas*”. Otro error, que trascendería a posteriores autores y que incluso se conserva aún, es la adjudicación del oficio de escribano de Sevilla que Navarrete daba al descubridor Rodrigo de Bastidas. El error proviene, tal y como probó José Joaquín REAL DÍAZ en su artículo “El sevillano Rodrigo de Bastidas”, op. cit., pp. 1 a 3, en la interpretación de la abreviatura para achacar a Bastidas el oficio de escribano. Así, donde Navarrete lee: “*escribano de la dicha ciudad de Sevilla*”, debe leerse “*vecino de la dicha ciudad de Sevilla*”.

(88) Sobre todo ello, vid. las interesantísimas reflexiones de BARREIRO-MEIRO, R. “Juan de la Cosa y su doble personalidad”, *Revista General de Marina*, 79 (1970), 165-191.

al cabo, no era una práctica desconocida a escala local, ni mucho menos⁸⁹. En lo que respecta a la expedición que venimos abordando, el maestre de la nao Santa María de Gracia, Martín de Buniort, al que en los documentos le dicen Boniol o Boriol, sería vecino de Hondarribia y, muy posiblemente, natural de Biriatau⁹⁰; por su parte, el contra maestre y dos marineros eran vecinos de Urruña.

En este contexto de heterogeneidad de procedencia se nos hace extraño que a un piloto llamado Nicolas Pérez se le desautorizara a ir con ellos aduciendo que era extranjero⁹¹. Resulta desconcertante después de haber visto que el maestre, contra maestre y dos marineros son “vizcaínos”, pero naturales del Reino de Francia. Más aún, en la misma flota van dos flamencos, e incluso el veedor de la misma es genovés. Si añadimos que a la llegada de Bastidas y La Cosa a Santo Domingo, el mismo Nicolás Pérez, al cual se le había prohibido ir por ser extranjero, se encontraba allí y platicó con ellos a su llegada, no entendemos la negativa de los oficiales sevillanos⁹².

(89) El fenómeno de la composición heterogénea de los navíos, aunque apenas estudiado, parece que fue muy habitual a escala local; baste recordar la procedencia geográfica de la tripulación enrolada en la nao del pasaitarra Martín Sanz de Villaviciosa en 1536 con destino a la pesquería de Irlanda: de los 55-56 hombres que llevaba, la mitad procedían de Bizkaia (20 de Ea y 8 de Lekeitio), 14-15 eran de Pasai Donibane y, finalmente, 5 hombres eran franceses (suponemos que de Iparralde) (IRIXOA CORTÉS, I. *Pasaia: hastapenak...*, op. cit., 63). Incluso en épocas convulsas de guerra, la interrelación, transacciones y negocios entre vecinos de uno y otro lado de la muga fueron habituales, como puede verse en los protocolos notariales de Hondarribia. Históricamente a la zona de Baiona se le ha concedido una importante influencia en el desarrollo de las actividades marítimas de los guipuzcoanos, hasta el punto de que la experiencia de los marinos vascofranceses pudo resultar fundamental para que los guipuzcoanos se adentrasen en el negocio de Terranova.

(90) No podemos asegurar a ciencia cierta esta naturaleza, aunque el origen familiar sí sería ése. Esta procedencia de Iparralde se confirmaría por la propia presencia de marineros de Urruña en el viaje de Bastidas, especialmente si tenemos en cuenta que Biriatau en aquella época era un pequeño barrio perteneciente a Urruña. Cfr. *infra*, notas 119-121.

(91) MURO OREJON, A. (ed.) *Pleitos Colombinos. Tomo IV...*, op. cit., 22: “...este testigo se adereçaua para yr por piloto de Juan de la Cosa e Rodrigo Bastidas e que despues al tiempo de la partida los oficiales de Seuilla no le dexaron yr aquel viaje por ser este testigo extranjero e que despues quando vino el dicho Juan de la Cosa y Bastidas este testigo estaua en esta villa de Santo Domingo e alli aporto el dicho Juan de la Cosa e alli platico este testigo con ellos...”.

(92) No sabemos cuando llegó a la isla Española, pero estaba en Santo Domingo cuando arribó Colón en su tercer viaje, esto es el 31 de julio de 1498 (*ibidem*, p. 21). Suponemos que volvería a la Península en diciembre de 1498, junto con Juan de la Cosa, Antón de Escalante y otros, pues formó parte del viaje de descubrimiento de Ojeda y La Cosa de la segunda mitad

...

Bastidas y la Cosa serían recompensados cada uno de ellos con una pensión vitalicia de 50.000 maravedíes anuales por estos descubrimientos⁹³, y serán recordados por la Historia como los descubridores de las costas colombianas y panameñas. Por su parte, Antón de Escalante (y Martín de Buniort), cobrarían su flete, pero perderían las naves y nadie recuerda su gesta, habiendo sido ellos principalmente, junto con Juan de la Cosa, los verdaderos protagonistas de la navegación. En estos primeros viajes de descubrimiento, tanto Alonso de Ojeda como Cristóbal Guerra o Rodrigo de Bastidas no conocían la ruta ni la zona y, por supuesto, nada sabían de navegación, contrariamente a Juan de la Cosa, Peralonso Niño o Antón de Escalante. Al fin y al cabo, el ilustre vecino pasaitarra había acumulado una notable expe-

...

de 1499 (*ibidem*, 21-22), donde, según Navarrete, fue como maestre de uno de los navíos (*Colección de los viajes...*, op. cit., Tomo III, 21). Intentaría ir con Bastidas, la Cosa, Buniort y Antón de Escalante, en este caso como piloto, en el viaje de descubrimiento de éstos de octubre de 1500, cosa que se le impediría por ser extranjero (MURO OREJÓN, A. (ed.) *Pleitos Colombinos, Tomo IV...*, op. cit., 22; y GIL, J. "Marinos y mercaderes...", op. cit., 330-331). Este hecho se explicaría por la prohibición, introducida a mediados de 1500 y en los viajes de Descubrimiento, de incorporar a extranjero en las tripulaciones, por miedo a la competencia lusitana, que ya había plantado pie en el Nuevo Mundo; incluso, como en el caso de Nicolás, aunque llevasen tiempo enrolados (RAMOS, D. *Audacia, negocios...*, op. cit., 149-150; BALLESTEROS BERETTA, A., op. cit., 176). Sin embargo, sí es extraño que sólo se le aplique a él, cuando en el mismo viaje haya otros seis extranjeros, y, especialmente, que Nicolás hubiese llegado antes que ellos (MURO OREJÓN, A. (ed.): *Pleitos colombinos, Tomo IV...*, op. cit., 22). No sabemos la fecha de llegada, pero intuimos que debió de ser en el segundo viaje de Guerra que llegaría a la isla en septiembre de 1501, ya que si él estaba en Santo Domingo cuando llegaron Bastidas y la Cosa, no pudo ser en el segundo viaje de Ojeda, que llegó a La Española en septiembre de 1502, ni tampoco en la flota de Ovando, pues la llegada de ésta es también posterior a la llegada de Bastidas. No nos queda pues más que el viaje de Guerra. En el año 1512 lo encontramos como vecino de Santo Domingo y un años más tarde, en 9 de febrero de 1513 depone, como testigo del II Almirante Diego Colón, en las probanzas efectuadas en Santo Domingo y se declara maestre del navío del Rey. Más tarde, el 11 de abril, en el puerto de Yuma, en la villa de Salvaleón, compareció como maestre del navío San Cristóbal y cargado para ir a la isla de San Juan de Boriquen (Puerto Rico). El navío llegaría a San Germán el 7 de mayo de 1513, procedente de la isla de La Española. Le tenemos luego, también en el año 1513 o quizás en el 1514 devolviendo unos indios a la isla de Curaçao, que habían sido traídos de la citada isla y de otras de los alrededores, quedando todas ellas deshabitadas (*Colección de documentos inéditos relativos al descubrimiento, conquista y colonización de las posesiones españolas en América y Oceanía*, Madrid 1864, Imprenta de M. Bernardo de Quirós, Tomo I, 432). La última referencia que tenemos de él trata de una diligencia efectuada en los años 1517-1518 en la que el licenciado Alonso de Zuazo tomó declaración a tres jueces de apelación de Santo Domingo sobre diferentes excesos y tropelías cometidos por estos, y en concreto cómo Lucas Vazquez de Ayllón intentó corromper a la esposa del maestre Nicolás Perez, vecino de Santo Domingo y compañero de expediciones de Alonso de Ojeda (AGI. Justicia, 42).

(93) Vid. supra, nota 83.

riencia a lo largo de casi una década. Prueba de ello fueron su participación en el Segundo Viaje de Colón (1493-1496), en el Tercero (mayo-diciembre de 1498), el realizado con Niño y Guerra (junio-octubre de 1499) y, finalmente, el de Bastidas, que lo mantuvo en aquellos lares desde septiembre de 1501 hasta el mismo mes de 1502.

5. ¿Unas aventuras con escaso eco y trascendencia local?

A partir de ese momento, y durante más de diez años, desconocemos por completo los avatares de Antón, que no aparecerá en la documentación manejada hasta el año 1514. Son 12 años desde la llegada de su viaje con Bastidas y Juan de la Cosa, y suponemos que seguiría navegando, pero nada sabemos al respecto. Sería interesante conocer la repercusión que las campañas de Escalante pudieron tener en la bahía pasaitarra y sus respectivas comunidades o, al menos, si trascendieron de alguna manera especial o significativa para una población que ya llevaba un largo tiempo inmersa en la proyección internacional, en la que latitudes lejanas (europeas o africanas), donde acontecimientos y avatares más o menos extraordinarios a nuestros ojos, estaban a la orden del día. Por decirlo de otra manera, los habitantes estaban acostumbrados a recibir noticias de lugares que no habían visto, y es posible que las aventuras de Antón tampoco les sorprendiesen en exceso, si bien había pasado un largo tiempo en latitudes absolutamente desconocidas. Habida cuenta de la problemática que se planteó durante los primeros años del Descubrimiento en torno al posible destino al que había llegado Colón, es posible que para los propios habitantes de la bahía el hecho tampoco tuviese una excesiva importancia; máxime cuando las miras estaban puestas en otros lugares (Inglaterra, Andalucía, el Mediterráneo...).

Sea como fuere, tras su periplo americano Antón volvió a casa. La documentación, tanto la generada en esos años como la posterior, nos aportan pistas sobre su inserción en la comunidad pasaitarra, aunque no siempre muy claras. Apenas disponemos de datos sobre su patrimonio y propiedades. Tan sólo sabemos que a fines del siglo XV poseía manzanales en la zona de Molinao, cerca del que tenía el oiartzuarra Juan de Miranda⁹⁴. Sin embargo, con posterioridad parece que su figura fue un referente en su comunidad de origen, debido, probablemente, a su participación en

(94) Al igual que Marota de Escalante. ARChV. Pleitos Civiles. Fernando Alonso, Fenecidos, 1330-1, fols. CXIII r.º-v.º.

las expediciones transatlánticas y los relatos que pudo contar Antón a sus convecinos.

En el año 1519 aparece entre los principales de la población pasaitarra a los que se comunica un mandamiento de las Juntas Generales para que las medidas y precios de venta de la sidra y el vino fuesen las mismas que en Hondarribia, cabeza jurisdiccional de Donibane⁹⁵. Al año siguiente, en 1520, aparece nuevamente en un pleito sobre los agravios cometidos por los alcaldes de Hondarribia de 1514, que detuvieron y encarcelaron a Antón y otros vecinos, “*onbres raygados e abonados, de los más prinçipales del dicho lugar del Passaje*”, y saquearon Donibane⁹⁶.

No conocemos la fecha de su muerte y la documentación aporta datos que parecen contradecirse. Así, en mayo de 1536 Martín de Zulotibar vendía a Juan Sánchez de Ugarte un manzanal y tierra sita en jurisdicción de San Sebastián que lindaba con el manzanal y tierras de los herederos de Antón de Escalante, difunto⁹⁷. Sin embargo, tres años después, en 1539, un galeón perteneciente a un individuo homónimo arponeó una ballena cerca de la bocana del puerto. El conflicto entre los pescadores de Pasai San Pedro y Pasai Donibane derivó en una reclamación judicial que se dirimió entre 1539 y 1545⁹⁸.

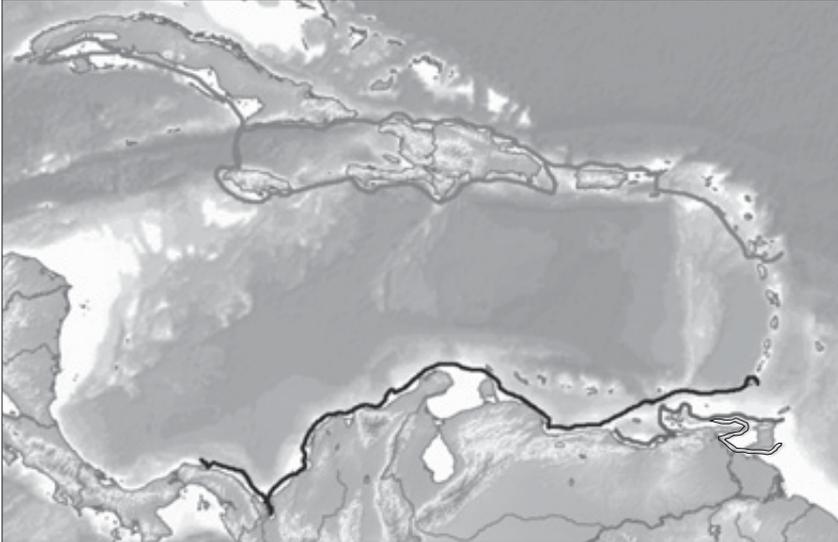
(95) IRIXOA CORTES, I. *Documentación medieval...*, op. cit., docs. 100-103; la mención a Escalante en ese último, p. 343.

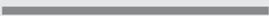
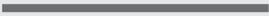
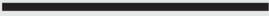
(96) *Ibidem*, docs. 105 a 108, pp. 351 a 366. Quizás lo tengamos también presente en un proceso de junio de 1517, en el que el concejo de San Sebastián denunció a Juan de Ubilla por cierta cierta carga y descarga de sidras realizada en el puerto de Pasaia (*ibidem*, doc. 85, p. 99). No obstante, el mal estado del documento sólo permite leer el apellido “Escalante”, por lo que hacer cualquier afirmación respecto de su identidad es tremendamente arriesgado.

(97) AHPG-GPAH, 3/329, fols. 97 r.º-99 v.º.

(98) Vid. ARChV. Pleitos Civiles. Escribanía Moreno. Fenecidos. 58-6 y ARChV. Registro de Ejecutorias, 600-23. Cfr. BARKHAM HUXLEY, M. “La industria pesquera en el País Vasco peninsular al principio de la Edad Moderna: ¿una edad de oro?”, *Itas Memoria*, 3 (2000), 44 (29-75): “*este testigo de so de la talaya del dicho lugar vio como dos o tres galeones seguyan a la dicha valena (...) e vio que del galeon del dicho Anton de Escalante tiraron a la dicha valena e a lo que paresçia le herieron e despues de herida dio çiertas bueltas la dicha valena que a lo que paresçia se descabullia de la primera ferida e el dicho Nicolas de Rivadesella [en otro galeón] le torno a tirar con su arpon e la ferio e le tenya asydo con su arpon (...) e que despues dello e tenyendo herida los dichos dos galeones la dicha valena llegaron a ella otros galeones de los dichos dos lugares de Pasajes e aun este testigo se metio en otro galeon e fue a socorrer a matar la dicha valena*”.

Mapa 8: Recorrido general de los descubrimientos en los que participó Antón de Escalante



	2.º viaje de Colón (1493-1496)
	3.º viaje de Colón (1499, mayo-diciembre)
	Niño y Guerra (1499, junio-octubre)
	Bastidas y Cosa (1501, junio - 1502, septiembre)

Fuente: Elaboración propia.

Terminamos aquí la historia de estos 10 años de descubrimientos en los cuales nuestro protagonista Antón de Escalante fue compañero de Cristóbal Colón, Cristóbal Guerra, Peralonso Niño, Américo Vespuccio, Rodrigo de Bastidas, de su compatriota el “vizcaíno” Juan de la Cosa y de tantos otros. Junto con ellos, descubridor de un nuevo mundo (**Mapa 8**), sería de los pocos marinos de la época en haber efectuado varios viajes trasatlánticos y el primero de todos ellos en comprobar en sus propias naves, con la pérdida de ellas tal y como hemos visto, el desastroso efecto de “la broma”.

No obstante, antes de poner fin a las presentes líneas, creemos oportuno abordar algunas cuestiones que nos habrían desgajado del hilo conductor que hemos mantenido a lo largo de los párrafos precedentes, y que permiten ahondar un poco más en el conocimiento de aquellos individuos que participaron en las primeras campañas americanas.

6. Unas notas sobre la relación entre Colón, los marineros vascos y Hondarribia

6.1. En torno al Cuarto Viaje Colombino

El postrero viaje del Almirante daría comienzo el 9 de mayo de 1502, cuando una flota de 4 naves salió de la bahía de Cádiz para dirigirse a una zona inexplorada todavía del Caribe antillano. La expedición estuvo formada por 150 hombres y acompañando al Almirante, amén de su hermano, se encontraba su hijo Hernando, de trece años de edad. Antón de Escalante no estará en dicho viaje, pero si otros marineros vascos. Así, en esta flota se incluía la nao denominada “Vizcaína” de Juan de “Oquina”, vecino de Getaria, en la que iba como capitán Juan Perez de Balda, el mozo, vecino de la misma población, y como contra maestre Martín de Fuenterrabía⁹⁹. En la misma embarcación iba el Adelantado Bartolomé de Colón, hermano de Cristóbal y, también Juan de Quexo, marinero de Pasai San Pedro¹⁰⁰.

(99) AGI. Indiferente General, 418-3, fols. 307 v.º-308 r.º; AGI. Indiferente General, 418-1, fol. 153bis v.º y AGI. Indiferente General, 418-1, fol. 160 v.º. Cr. VARELA, C. “El rol del cuarto viaje colombino”, *Anuario de Estudios Americanos*, XLII (1985), 294-295 (243-295), que lee “Orquiva”.

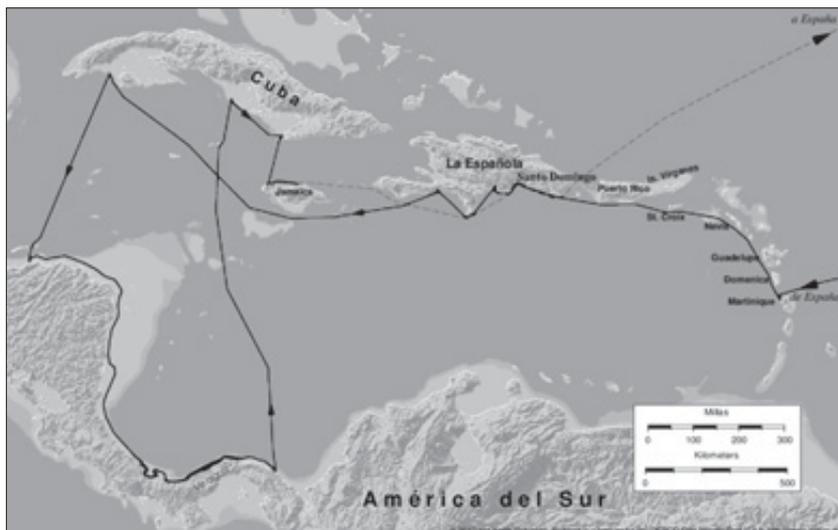
(100) VARELA, C. “El rol del cuarto viaje...”, op. cit., 275: “*QUEXO, Juan de; Marinero en el “Santiago de Palos”. Vecino de Palos. Testigo del fiscal en el pleito de Sevilla de 1513 declaró tener 27 años al inicio del viaje, en la sesión del pleito de 1535 de Sevilla dijo que quiso ir al primer viaje del Almirante.* Posiblemente hijo del Juanot sampedrotarra. Quizás fue participante en el segundo viaje de Colón del año 1493 (Vid. supra. nota 28), además de este cuarto viaje colombino, lo cual demostraría su pericia como navegante e incluso como piloto (MURO OREJON, A. (ed.): *Pleitos Colombinos. Tomo III...*, op. cit., 32 y 342). Quizás este Juan de Quexo pueda identificarse con el “Juanot de Quexo” nacido en San Pedro en 1452 y vecino de San Sebastián en 1496 (cfr. IRIJOA CORTES, I. “Contingentes cantábricos...”, op. cit.).

...

El objetivo de este cuarto viaje era encontrar el supuesto paso que permitiese llegar a las islas de las especias o Molucas, aspecto del que Colón estaba convencido. Para ello se dirigió hacia la zona inexplorada, pero previamente y tras pasar por el arco de islas antillanas, intentarían desembarcar a finales de junio en Santo Domingo, en la isla Española, la única colonizada hasta el momento. Colón, conocedor ya de la climatología de la zona, atisbó que llegaba una fuerte tormenta e intentó ponerse a cubierto en Santo Domingo, pero el gobernador Ovando se lo impidió, no creyendo en sus predicciones. Entonces, buscando un puerto donde resguardarse, se dirigió hacia el sur anclando en una bahía. La noche del 30 de junio un fortísimo huracán azotó la isla, hundiendo la mayoría de la flota de Bobadilla, en la que volvían de regreso de su periplo Antón de Escalante junto con Bastidas y La Cosa, tal y como hemos comentado. La villa de Santo Domingo también quedó arrasada, pero Colón salvó sus cuatro naves; aunque sus anclas fueron arrancadas y dispersadas las embarcaciones en un primer momento, lograron reagruparse con unos pocos daños. Como seguía sin autorización para desembarcar, se dirigió hacia Jamaica para reabastecerse, posteriormente al norte de la isla de Cuba y desde allí, rumbo oeste, hacia la zona inexplorada del Caribe, para encontrar el ansiado paso (**Mapa 9**).

...

No sabemos si hay que relacionarlo con el también donostiarra Juan Bono de Quexo, activo comerciante de esclavos entre 1510 y 1516 (ISPIZUA, S. *Historia de los vascos en el descubrimiento, conquista y civilización de América*, Bilbao 1914, José A. de Lerchundi, 150; HERRERA, A. de: *Historia General de las Indias Occidentales*, Amberes 1728, Juan Bautista Verdussen, 283; GIMENEZ FERNÁNDEZ, M. *El plan Cisneros-Las Casas para la reformación de las Indias*, Madrid 1984, CSIC, 301 y 327). Tan activo, que llegó a ser catalogado por Las Casas como el mayor comerciante de esclavos del mundo (vid. la entrada “Bono de Quexo, Juan” [sic] del Diccionario Bibliográfico Español (<http://dbe.rae.es/db~e>; último acceso 23/01/2019). También hay que destacar su relación con Cortés en México en 1522 (DÍAZ DEL CASTILLO, B. *Historia verdadera de la conquista de la Nueva España*. Edición, estudio y notas de Guillermo Serés, Madrid-Barcelona 2011, RAH-Galaxia Gutenberg-Círculo de Lectores, 367, 393, 399, 407, 477, 480, 665 y 666; accesible http://www.rae.es/sites/default/files/Aparato_de_variantes_Historia_verdadera_de_la_conquista_de_la_Nueva_Espana.pdf), y su muerte acaecida en Cuba en 1528, siendo teniente de gobernador de La Habana.

Mapa 9: Itinerario del cuarto viaje colombino

Fuente: https://es.wikipedia.org/wiki/Cuarto_viaje_de_Colón (Keith Pickering - Trabajo propio, CC BY-SA 3.0, <https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=18979106>) (última consulta 26-01-2019).

Recordemos que Antón y La Cosa en el viaje de Bastidas habían llegado hasta la costa panameña recorriendo la costa venezolana y colombiana. En la nueva expedición, el Almirante se dirigiría hacia Centroamérica para tomar rumbo al sur hacia la zona ya reconocida. El 30 de julio de 1502 se encontraban en Guanaja (una de las islas de la Bahía, hoy en día territorio hondureño), cuando avistaron una canoa con indios comerciantes que Colón supuso que procedían de las costas de China. En realidad venían de la costa yucataná y de haber hecho caso el Almirante al cacique que le contaba las riquezas de su tierra, habría descubierto México. Colón se había empeñado en descubrir el paso que creía se situaba más al sur y continuó el costeo de la zona por la “Costa de las Orejas” llamada así por los grandes lóbulos de los indígenas de esa zona. Aquí sufrieron una inmensa tempestad que duraría más de un mes, con fuertes aguaceros, y tales truenos y relámpagos, que parecía acercarse el fin del mundo: “*Muchas tempestades he visto, [relataba Colón], pero ninguna tan violenta ni duradera*”. Finalmente, el 12 de septiembre, doblando un pequeño

cabo, el tiempo mejoró. Por ello y también porque cambiaba el rumbo este que traían, pasando a ser rumbo sur y por tanto más factible para llegar al Cathay, fue denominado Cabo Gracias a Dios.

Pasando por la actual Costa de los Mosquitos llegaron a la desembocadura del Río Grande de Nicaragua el 17 de septiembre. Una lancha de la nao “vizcaína” desembarcó para proveerse de leña y agua dulce pero tuvo un fatal desenlace, debido, al parecer, a la violenta reacción de las aguas en la desembocadura del río. A resultas de este hecho se ahogaron dos de sus tripulantes: el contra maestre Martín de Fuenterrabía y el grumete Miguel de “Lariaga”. El percance tuvo una trascendencia toponímica, pues Colón nombró al río como “río del Desastre”. Lo cierto es que si al relatar el Segundo Viaje Colombino de 1493 dábamos el triste “honor” de ser un vasco desconocido el primer fallecido en las Indias (sin contar con los muertos de la Navidad, que aún, en noviembre de 1493 se desconocían), ahora tenemos también otro dudoso “privilegio”, pues dos vascos fueron también los primeros fallecidos en la Tierra Firme norteamericana.

Tras este percance, el viaje continuó por la actual Costa Rica. Para entonces los hombres estaban muy cansados y la situación de los navíos tampoco era halagüeña, debido a los daños causados por la “broma”; gusano que, como hemos visto, fue el causante del hundimiento de las naves de Antón de Escalante y de Martín de Buniort. Tampoco los nativos se mostraban especialmente acogedores, y aparecían bravos y muy celosos de sus territorios, a la vez que su número les hacía peligrosos¹⁰¹. En tan lamentable situación la expedición llegó hasta Portobelo, pasado el actual canal de Panamá, donde necesariamente debieron hacer unas mínimas reparaciones para poder continuar. Se encaminaron después hacia el puerto del Retrete, donde permanecieron hasta el 5 de diciembre de 1502.

En esta tesitura algo debió suceder en los entornos de Colón, pues el Almirante optó por cambiar el rumbo, de forma que las carabelas volvieron sobre sus pasos¹⁰². Nosotros creemos que el factor que hizo cambiar al Almirante el rumbo y retroceder fue constatar que había llegado al límite en el que sabía que las naves de Bastidas habían estado apenas unos meses antes. Esta constatación pudo deberse bien a indicaciones de los indios, bien por la recogida de distintos materiales dejados en la expedición anterior o bien incluso por indicación directa de Antón de Escalante al Almirante en su

(101) VARELA MARCOS, J. *La organización...*, op. cit., 233.

(102) *Ibidem*, 233.

estancia en Santo Domingo los días previos al desastre de la flota de Ovando. Sabemos que tenía prohibido desembarcar en la isla, pero las cuatro naves estuvieron ancladas en la desembocadura del Ozama, frente a la ciudad de Santo Domingo el día 29 de junio, unos días antes de la famosa tormenta que hundió la mayoría de la flota de Ovando. A pesar de no poder desembarcar Colón, envió una barca a tierra con Pedro de Terreros, llevando el correo y la noticia de la llegada de la fuerte tormenta. En ese momento bien pudo Antón entregarle las noticias y carta del viaje efectuado con Bastidas. No olvidemos que le conocía muy bien del trato que tuvieron el pasaitarra y Colón en el segundo largo viaje colombino, en el que Antón era el maestre de la nao capitana.

Regresando sobre sus pasos, llegarían nuevamente a Portobelo, pasando la Navidad y el Año Nuevo a la entrada del futuro canal de Panamá, cerca del actual puerto de Colón. Poco se imaginaba el Almirante que apenas a unas millas hacia el Oeste se encontraba un inmenso océano que aún tardarían 10 años en descubrir. El día 4 de enero de 1503 moriría Diego de Portugaete y la expedición llegaría a una zona que llamarían Belén, por haber llegado el día de la Epifanía. En esta zona de Veragua establecieron un asentamiento que intentarían fuera permanente llamándolo Santa María de Belén. Aquí, el 15 de febrero, Cristóbal Colón compraría la nao Vizcaína a su maestre Juan Pérez de Balda por 40.000 maravedís, con la intención de dejar a su hermano Bartolomé con 70 hombres y él regresar a España en busca de refuerzos para finalizar la colonización de esa rica zona. Se lo impedirían la fiereza y hostilidad de los indios que en un ataque el día 5 de abril causaría la muerte de doce hombres y heridas a Bartolomé Colón. Volverían a ser atacados los días 6 y 7, por lo que en situación desesperada iniciarían la operación de desalojo de la ciudad, con Diego Méndez de Segura y un grupo de hombres tratando de cubrir la retirada y parar a los nativos en sus continuos ataques. Finalmente tres naves partirían la noche de Pascua, el 16 de abril de 1503; la Gallega la tuvieron que abandonar, por estar en un estado deplorable y ser inservible. Apenas unos días más tarde, el 23 de abril, la nao Vizcaína, completamente consumida por la “broma”, también hubo de abandonarse en Portobelo, por lo que la tripulación de las cuatro naves hubo de acomodarse en las dos que quedaban, también ya muy maltrechas.

En estas condiciones, tras diez días de navegación, llegarían a la costa norte de Jamaica, tras haber recalado en Cuba. En la costa Jamaicana, los destrozados barcos serían encallados por sus tripulaciones, volviéndose naufragos en una isla sin colonizar. Todo este cúmulo de desgracias no acabaría aquí. En un primer momento montarían un campamento con los cascos de las naves

para repeler cualquier ataque de los indígenas. Nunca hubiera imaginado el Almirante que habrían de permanecer en este refugio durante un año entero. Tras diversas e increíbles peripecias que tuvieron que soportar, con viaje en canoa hasta la Isla Española para pedir socorro y motín incluido, llegaría una carabela desde la Española el 29 de junio de 1504, en la que embarcarían los 110 miembros de la expedición que sobrevivieron. Finalmente el 11 de septiembre embarcarían Cristóbal Colón y su hijo Hernando en otra carabela que les llevaría a España, llegando a Sanlúcar de Barrameda el 7 de noviembre, tras dos años y medio desde su partida.

Del centenar y medio de hombres que inicialmente formaban la dotación, apenas 70 regresaron a Castilla con el Almirante; 38 quedaron en La Española y 35 murieron en combate¹⁰³. Entre los fallecidos vascos estarían, entre otros, Martín de Fuenterrabía, contraamaestre de la “Vizcaína”, los calafates Domingo de Arana y Domingo de Motrico, y los grumetes Miguel de “Lariaga”, Domingo de Narbasta y Diego de Portugaete. A ellos habría que añadir a Juan Pérez de Balda, maestre de la nave de Getaria, que encontró la muerte el día 7 de octubre de 1503¹⁰⁴.

6.2. *La presencia de Hondarribia en la vida de Colón*

Cuando en título de este capítulo 6 hacíamos referencia a la conexión entre Hondarribia y Colón, no nos referíamos a unos vínculos directos entre el Almirante y la villa, sino a una serie de documentos, circunstancias y personajes que hacen posible relacionar a Cristóbal Colón con la villa marinera. En

(103) VARELA, C. “El rol del cuarto viaje...”, op. cit., 290.

(104) Juan Gil declara al respecto que: “Durante el viaje se dio el caso extraño de que un maestre, como Juan Perez de Valda, fuera degradado a marinero el 23 de noviembre de 1503; no acierto a adivinar la causa de tan súbita mutación” (GIL, J. “Las cuentas del cuarto viaje de Cristóbal Colón”, *Anuario de Estudios Americanos*, LX (2003), 615 (611-634)). Nosotros tenemos una posible explicación al respecto. Creemos que hay una equivocación en esta fecha de 23 de noviembre, y también en la de su muerte el 7 de octubre de 1504, fechas que vienen reflejadas en el estudio de Consuelo Varela (“El rol del cuarto viaje...”, op. cit., 273). Tal y como hemos comentado unas líneas más arriba, la nao “Vizcaína” hubo de abandonarse en Portobelo, completamente consumida por la “broma”, el 23 de abril de 1503, por lo que lógicamente su maestre pasaría a ser marinero de otra nave. Por otro lado, opinamos que su fallecimiento sería el 7 de octubre de 1503, no del año 1504, y así viene reflejado en el informe oficial del Cuarto Viaje que publican GIL, J. y VARELA, C. (op. cit., 315). De esta manera nos cuadran completamente los sueldos con los pagos efectuados:

...

primer lugar cabe citar los diferentes textos escritos por Colón en los cuales el descubridor nombra a Hondarribia.

En carta a Luis de Santángel, fechada el 15 de febrero de 1493, señalaba que “*esta otra Española en cerco tiene mas que la España toda desde Colonia por costa de mar fasta **Fuenteravía** en Viscaya*”¹⁰⁵. Se trata de la primera carta notificando Colón su descubrimiento, escrita en la carabela Niña mientras volvía de este primer viaje y postdatada el 14 de marzo en su arribo forzoso a Lisboa. Por medio de ella se difundió por Europa el relato maravilloso del descubrimiento de las Indias. De la importancia de esta carta, dice Varela, nos habla el sorprendente número de ediciones que alcanzó en el siglo XV¹⁰⁶.

En una misiva dirigida a los reyes, realizada en Granada el 6 de febrero de 1502, cuando se dirigía hacia Sevilla para ultimar los preparativos de su cuarto y último viaje, escribía que “*vulgarmente a estos tales llamamos pilotos, qu’es tanto como en la tierra adalid; que bien que uno sepa muy bien el camino d’aquí a **Fuent Rabía** para llevar una hueste, no lo sabe d’aquí a Lisbona; esto mismo acaesze en la mar, que unos son pilotos de Flandes y otros de Levante, cada uno de la tierra donde más usa*”¹⁰⁷. Se trata de una carta autógrafa del Almirante en la que les da cuenta de diferentes aspectos de la navegación y de la gente del mar.

...

Desde 16-III-1502 hasta 23-IV-1503:	26.500 (13 meses + 1 semana X 2.000 mrs al mes de sueldo de maestro)
Desde 23-IV-1503 hasta 7-X-1503:	5.000 (5 meses y medio X 1.000 mrs al mes de sueldo de marinero)
Total	32.000
Pago adelantado de 16 de marzo de 1502:	12.000
Primera carta nómina:	14.933
Segunda nómina de pago, varios:	3.163
Miguel de Gandía, para los herederos de Balda:	1.900
Total	31.996

(105) VARELA, C. *Cristóbal Colón...*, op. cit., 139-146.

(106) *Ibidem*, 139.

(107) *Ibidem*, 280-283.

En otra carta remitida a los monarcas, datada en la isla de Jamaica el 7 de julio de 1503, Colón dejaba escrito que “*parece qu’estas tierras están con Veragua como Tortosa con **Fuenterrabía** o Pisa con Venecia*”¹⁰⁸.

Esta reiteración del Almirante nombrando a la población guipuzcoana nos da a entender un conocimiento directo de la población, solamente entendible dentro de su faceta corsaria aún poco estudiada. Es cierto que Hondarribia es un punto de referencia en los diversos portulanos desde inicios del siglo XIV, pero aun así, no parece probable que un humilde mercader de lanas venido de Génova a Lisboa conozca con tal precisión la situación de Fuenterrabía y el conocimiento de la mar y sus gentes que transmite la carta arriba comentada, de febrero de 1502. Es más lógico pensar que en las diferentes correrías llevadas a cabo por la flota del almirante corsario francés Guillaume de Cazenave “Coullon”, en la que estaría inmerso Cristóbal Colón, junto con el renteriano Juan de Granada, intervinieran todos ellos en los sucesos que se vivieron el verano de 1476 en Fuenterrabía¹⁰⁹.

En segundo lugar, aunque de carácter circunstancial para con la población guipuzcoana, tenemos al que podría catalogarse como el “nieto vasco” de Cristóbal Colón, es decir el primer hijo de Diego Colón, que fue engendrado por Isabel de Gamboa, antes de que éste contrajese matrimonio con María de Toledo. No hay que olvidar que tanto Isabel de Gamboa como su padre Juan de Gamboa, caballero del rey Fernando el Católico y de su consejo real, vivieron muchos años en la villa amurallada. De hecho, Juan sería alcaide de su fortaleza y capitán general de la frontera, mientras su hija ejercería como dama de la reina Isabel la Católica y, posteriormente, de Germana de Foix. El vínculo con los Colón habría que establecerlo hacia marzo de 1508, cuando en Burgos tuvo lugar una Junta de Pilotos. Entre los asistentes, Juan Díaz de Solís, Juan de la Cosa, Vicente Yáñez Pinzón y Américo Vesputio. También estarían, si no presentes en la junta, sí esperando sus resultados, Diego Colón y su tío, el Adelantado Bartolomé. También acudió la Corte, por lo que parece

(108) *Ibidem*, 291-305.

(109) Al respecto, cfr. DEL VALLE LERSUNDI, F. “El origen de Cristóbal Colón”, *Boletín del Instituto Americano de Estudios Vascos*, 78 (1969), 103-121; FERNÁNDEZ DURO, C. *Armada Española. Tomo I*, Madrid 1895, Instituto de Historia y Cultura Naval, 10; MARTÍNEZ DE ISASTI, L., op. cit., 303; PAZ Y MELIÁ, A. “Más datos para la vida de Cristóbal Colón. II”, *El Centenario, revista ilustrada. Tomo III*, Madrid 1892, Tipografía de “El Progreso Editorial”, 157 (156-165); SARASOLA, M. *Vizcaya y los Reyes Católicos*, Madrid 1950, s. n., 131-150; SUÁREZ FERNÁNDEZ, L. *Política Internacional de Isabel la Católica. Tomo I (1468-1481)*, Valladolid 1965, Instituto Isabel la Católica de Historia Eclesiástica, 136-138; SUAREZ FERNÁNDEZ, L. *La conquista del tron*, Madrid 1989, Rialp, 199-202.

lógico pensar que entre el séquito figuraría Isabel de Gamboa, para aquel momento dama de la reina Germana. Pues bien durante ese tiempo, Diego Colón mantendría una relación con Isabel de Gamboa, al parecer con promesa de matrimonio por parte de éste, a resultas de la cual nacería en octubre de 1508 su primer hijo Cristóbal Colón de Gamboa. Posteriormente, Diego, a instancias del rey Fernando, casaría con María de Toledo, sobrina del duque de Alba. Isabel de Gamboa pleiteó para hacer valer sus derechos e intentar anular dicho matrimonio y legitimar al hijo de ambos. Su caso llegó hasta el Tribunal de la Sacra Rota de Roma, y en el pleito tuvo que intervenir el hermano de Diego, Hernando, haciendo dos viajes a Roma. Aun más, la cuestión contó con la intercesión del rey Fernando, que forzó al representante de Isabel a favorecer no a su cliente, sino a Diego Colón¹¹⁰.

En tercer lugar tendríamos a Antón de Escalante y su nao *Mari Galant*, la nao capitana del segundo viaje colombino. En dicha nao viajaría Antón como maestre y Cristóbal Colón como Almirante mayor de la flota. El contacto entre ambos, suponemos, sería estrecho y familiar.

En cuarto lugar, en este catálogo de conexiones con Hondarribia, tenemos el viaje de Antón de Escalante y Martín de Buniort a las Indias; el primero morador en Pasai Donibane y jurídicamente vecino de Hondarribia, mientras el segundo probablemente originario de Biriattou o de la misma Hondarribia. Las dos naves del descubrimiento de las costas de Colombia y de Panamá eran naves hondarribitarras, al igual que sus maestros y sus marineros tanto de Hegoalde como de Iparralde. Ambos maestros constatarían por vez primera, los desastrosos efectos del gusano llamado “broma” con la pérdida de sus navíos. A ellos habría que unir a Martín de Fuenterrabía, que ejerció como contra maestre de una de las naves del cuarto viaje colombino y que falleció en Tierra Firme.

Junto a esta serie de informaciones hay otra que pone sobre la mesa la intensa relación de Colón con los marineros y naves vascas. Se trata de una frase utilizada por Colón, quien desposeído de su gobernación por Francisco de Bobadilla en el año 1500, redactó un memorial de agravios que transmitiría a Juana de Torres, aya del príncipe Juan y hermana del capitán del segundo viaje Antonio de Torres. En dicho memorial, y en uno de los apartados para subrayar la iniquidad de muchos de los viajeros a Indias, utiliza una palabra vasca “agur”: “*Fago juramento que cantidad de hombres an ido a las Indias*

(110) Esperamos abordar esta cuestión en un futuro trabajo sobre Isabel de Gamboa.

*que no merecían el agur para con Dios y con el mundo, y agora vuelven allá*¹¹¹. En relación a esta expresión, Juan Gil señala que

“Parece, en efecto, que “agur” no puede ser más que la palabra vascongada: esos desalmados que se embarcan rumbo al Nuevo Mundo no son dignos del saludo ni de Dios ni de los hombres. Si esta explicación está en lo cierto, “agur” tenía en el siglo XV una significación más amplia que en la actualidad; pero ya Azkue, al registrar el término en su monumental obra —Diccionario vasco-español-francés—, señala con acierto que “es indudable que indica el saludo lo mismo de visita que de despedida”, como semeja corroborar el texto colombino. Esta curiosa expresión que se desliza en un escrito confidencial indica una larga familiaridad y trato con vascongados. A fin de cuentas, nada resulta más lógico, dado que en todos los viajes colombinos se enrolaron marineros de tal procedencia: en el tercero aparecen, p.e., un Domingo de Bermeo y un Ortuño y un Juan de Amezaga de Baracaldo, por citar sólo los nombres de aquellos cuyo lugar de origen consta de manera expresa; en el cuarto, entre otros, están documentados un Diego de Portugaleta y un Martín de Fuenterrabía. Sin embargo, creo que fue en el primer viaje cuando se presentó un mayor número de oportunidades para el intercambio lingüístico, inmediatamente aprovechado por un hombre tan dotado para los idiomas como D. Cristóbal: en efecto, el maestre y dueño de la capitana era Juan de la Cosa, el ilustre navegante al que los documentos llaman con frecuencia “Juan Vizcaíno” de manera simplista y equivocada, pero con su pizca de razón, porque anduvo siempre rodeado de marineros vizcaínos y guipuzcoanos, como confirma el hecho de que en su navegación con Bastidas buena parte de la tripulación procediera del País Vasco. De “la traición del maestre y de la gente, que eran todos o los más de su tierra” se queja el propio Almirante al echarles la culpa de haber encallado la “Santa María” en el puerto de La Navidad; del “motín de los vizcaínos” en el primer viaje hablan hoy muy ilustres estudiosos de Colón, recogiendo veladas insinuaciones que nos transmite Las Casas y que es recomendable manejar con cierta cautela, viciadas como están por el escandaloso pleito de los Colones con la Corona. En cualquier caso, en 1492 varios vascongados, al menos siete, se alistaron con el Almirante de las Indias, es de suponer que convencidos por Juan de la Cosa para ir a servir con él en la “Santa María”. Fue entonces, a mi entender, cuando Colón oyó y aprendió la curiosa expresión híbrida, mezcla de castellano y vascuence, que usó ocho años más tarde y que, hoy por hoy, constituye la primera documentación de “agur” en castellano¹¹².

(111) VARELA, C. *Cristóbal Colón...*, op. cit., doc. XLI, 247.

(112) GIL, J. “Una palabra vasca en un texto de Cristóbal Colón”, *ASJU*, XIX (1985), 5-7.

No hay que olvidar que durante los cuatro viajes colombinos hubo representación vasca, confirmando la estrecha relación y continuo contacto de Colón con maestros, pilotos, contramaestros, marineros y grumetes vascos de dichas naos capitanas¹¹³. Nada extraño, por lo tanto, la utilización de la palabra “agur” que habría escuchado el Almirante en infinidad de ocasiones.

6.3. Una posible incidencia en la vida familiar: los Buniort ¿parientes políticos de Colón?

Las pocas referencias documentales e incluso pocos comentarios escritos en los innumerables libros sobre Colón, nos arrojan muy poca luz sobre el cuñado de éste, Miguel de Muliart; un personaje clave, que es muy interesante para profundizar en los antecedentes de Colón.

Para la mayoría de los autores se hace difícil, dada la rigidez clasista de la época, que un humilde comerciante lanero como Colón se hubiese casado con la hija del hidalgo navegante Bartolomeu Perestrelo, capitán y gobernador de la isla de Porto Santo, en Madeira. Sin embargo, nada se dice de Miguel Muliarte, que casó con la otra hermana Perestrelo, y por lo que parece por su recorrido posterior, tan insolvente como Colón en aquella época. Ambos poseían cierto abolengo, aunque no mucho, y no eran nada acaudalados, pero seguramente el hecho de ser extranjeros y de cierta alcurnia, fueron suficientes para casarse con las dos hermanas.

Ambos enlaces, estimamos, se celebrarían en fechas cercanas, tomando cada uno su propia dirección: mientras Miguel de Muliart y Briolanja Muñiz de Perestrelo se mudaban a Andalucía, Cristóbal Colón y su esposa Felipa Muñiz de Perestrelo optaron por quedarse en Porto Santo. Allí nacería su hijo Diego y, al parecer, sería el lugar donde daría forma a su pretendido viaje a las Indias por Occidente. En Portugal permanecería hasta el año 1485 intentando recabar el apoyo de la Corte para su expedición, pero los monarcas lusos

(113) En este sentido habría que incidir que amén de los nombres vascongados que se indican en la mayoría de los trabajos sobre las tripulaciones colombinas, habría que añadir otros muchos que quedarían trastocados cuando el escribano o redactor de turno adaptara a la lengua castellana el nombre vasco.

También habría que resaltar que muchos de los tripulantes de los diferentes viajes, y a los que la historiografía oficial declara como andaluces, pues están avecindados en poblaciones como Palos, Moguer o Puerto de Santa María, serían marineros vascos que llevarían algún tiempo navegando en la zona [sobre todo hacia el territorio africano y canario] y por lo tanto avecindados allí. Ejemplos de ello pueden ser, entre otros, el anteriormente citado Juan Bono de Quexo e incluso, para nosotros sin ninguna duda, el piloto Juan de la Cosa.

desestimarian las iniciativas de Colón y por ello, siguiendo la historiografía oficial, Cristóbal se trasladaría a Huelva junto con su hijo Diego, a casa de su cuñada¹¹⁴. Allí, en San Juan del Puerto, un pequeño pueblo de la ribera del río Tinto y distante una veintena de kilómetros de Huelva, habrían arrendado sus cuñados, el matrimonio formado por Miguel de Muliart y Felipa Muñiz, unas tierras al Duque de Medina Sidonia, atendiendo a las ventajas que ofrecía la Casa Ducal a los nuevos pobladores, entre ellos las franquezas disfrutadas por los extranjeros, que se ajustaban al perfil de la nueva pareja pobladora, con nacionalidad diferente a la castellana¹¹⁵.

La relación entre ambos cuñados debió ser estrecha, ya que, al regreso del primer viaje colombino, en mayo de 1493, a súplica de Colón, su cuñado Muliart quedaba al cargo de la administración de unas casas sitas en Huelva que habían sido ejecutadas al onubense Bartolomé de Sevilla¹¹⁶. Uno de los ejemplos más significativos de estos vínculos cercanos lo tenemos en el segundo viaje de Colón. Para él eligió a gente de su confianza, y entre la numerosa “corte” que llevó, Muliart ocupaba un puesto importante. En Santo Domingo redactó, a mediados de febrero de 1494, una carta-recibo firmada por él mismo, presentando unos números de una cuenta común con el Almirante¹¹⁷.

(114) VARELA, C. *La caída de...*, op. cit., 125-126; MURO OREJON, A. (ed.) *Pleitos colombinos. Tomo IV...*, op. cit., 245: “...el se vino de la corte e seyva derecho desta villa a la villa de Huelva para hablar e verse con un su cuñado casado con hermana de su mujer e que a la sazón estaba e que avia nombre Mulyar... (el documento en AGI. Patronato Real, 12-2, fol. 23).

(115) GONZÁLEZ CRUZ, D. “El Puerto de San Juan en tiempos del Descubrimiento de América y la expansión atlántica. Descubridores de América: Colón, los marinos y los puertos”, GONZÁLEZ CRUZ, D. (coord.) *Descubridores de América: Colón, los marinos y los puertos*, Madrid 2012, Sílex, 213 (201-243). Las tierras arrendadas sería explotadas entre 1484 y 1492. Vid. GONZÁLEZ CRUZ, D. “Localización histórico-geográfica de las tierras explotadas por la familia de Cristóbal Colón en el puerto de San Juan”, *Anuario de Estudios Americanos*, 74 (2017), 420 (415-438), donde se analiza la localización exacta del arrendamiento.

(116) AGI. Patronato Real, 9-1., fol. 40 v.º (foliación coetánea): “*Deuotos padres ynquisidores de la (...) çibdad de Seuylla, vos encargamos y mandamos que los bienes muebles y rayzes que fueron de Bartolomé de Sevilla, veçino de Huelua e por vuestro mandado están secuestrados en poder de Diego Alonso, escribano, veçino de la dicha villa de Huelua, los pongáys en secuestraçión de Miguel Muliert, veçino de la dicha çibdad de Seuilla, e Briolanja Muniz, su muger, para que los ellos tengan en secestro hasta que su cabsa sea determinada...*”. Vid., así mismo, AGS. RGS. 1496-X, fol. 5 (Burgos, 24 de octubre), donde se confirma la real cédula del 30 de mayo de 1493 por la cual a Briolanja se le concedían las casa onubenses.

(117) GIL, J. y VARELA, C., op. cit., 204-205, donde el apellido aparece como: “Molyart”.

Con todo, esta confianza se deterioró con el tiempo. Las relaciones se estropearon hasta tal punto que Muliart solicitó a los monarcas autorización para regresar de las Indias; autorización que llegaría en la flota de Aguado a mediados del año 1495, pidiendo los reyes a Colón que dejase partir a Castilla a Muliart¹¹⁸. Sin embargo, esta partida no sucedió jamás: Muliart fue torturado por su cuñado y como consecuencia del tormento padecido, falleció. No conocemos con certeza cuales fueron las razones para que surgiese esta enemistad, pues el delito del que se le acusó fue, a nuestro modo de ver, nimio¹¹⁹.

(118) FERNÁNDEZ DURO, C. *Nebulosa de Colón, según observaciones hechas en ambos mundos*, Madrid 1890, Est. Tipográfico Sucesores de Rivadeneyra, 23: “*El Rey e la Reyna. Don Xrispoval Colon, etc. (...) vos mandamos que con estas carabelas que agora van nos envíedes a los dichos don Fernando de Guevara, e Fermín Sedó, y Bernardo Veneciano, y Miguel Muliarte. E si alguno dellos ha cometido algunos delitos porque merezcan ser castigados, nos envíeis la pesquisa o pesquisas o procesos que tenéis fecho dellos...*”.

(119) VARELA, C. *La caída de Cristóbal Colón...*, op. cit., 126: “*Miguel se indispuso pronto con don Cristóbal y por ello no tuvo inconveniente en traducir al castellano una carta que fray Juan Tisin había escrito en francés quejándose del Almirante para que pudiese ser bien comprendida por los reyes. En cuanto lo supo, Colón ordenó que se le diese tormento, de cuyo resultado Muliart, que estaba doliente, murió a los pocos días. A fray Juan puso fray Buil unos grillos a los pies por mandado del almirante...*”. Desde luego, no nos parece muy lógico que al escritor de la carta simplemente se le colocasen unos grillos y al traductor, sin embargo, se le atormentase hasta la muerte, más aún siendo su cuñado. La cuestión genera y ha generado muchas dudas y preguntas entre los investigadores (cfr., por ejemplo, *ibidem*, 127). De hecho, tras la muerte de Muliart, Briolanja recibió diversos pagos por parte de la familia Colón; pagos que podrían deberse al cuidado del hijo del Almirante por parte del matrimonio Muliart, mientras Colón negociaba con la Corte. Cfr. ARRANZ MARQUEZ, L. *Don Diego Colón*, Madrid 1982, CSIC, 43-44: “*...en la inusitada generosidad colombina de años después percibimos un pago de servicios prestados; servicios que pueden relacionarse perfectamente con el cuidado de Diego Colón antes de 1491. Sirvan algunos datos en este sentido: La Real Cédula de 30 de mayo de 1493, firmada en Barcelona y quizá gestionada por el entonces triunfante descubridor, para que sus cuñados, los Muliart, disfruten de los bienes confiscados por la Inquisición a un vecino de Huelva; en marzo de 1502, Cristóbal Colón ordenaba a su primogénito dar a Violante Muñiz 10.000 maravedíes al año por tercios; esta cantidad se la aumentaba Diego Colón, en su testamento de 1509, a 20.000 maravedíes “en cada un año mientras viviere, para sus necesidades (...) y en 1510 Briolanja Muñiz otorgaba carta de pago a fray Gaspar Gorricio por valor de 100.000 maravedies que el Almirante mayor de las Indias, por mediación del referido monje, le paga cada año para su mantenimiento”; y en el testamento de 1515*

...

La razón por la que hemos traído a colación al cuñado de Colón radica en su apellido. Un onomástico que aparece recogido de diversas formas en la documentación y que, en nuestra opinión, se vincula al apellido laboritano de Buniort. Este último proviene del solar del mismo nombre que aún conserva su casa-fuerte en el municipio laboritano de Biriatu. Las primeras referencias del linaje parecen remontarse a mediados del siglo XIII y aumentarán en el siglo siguiente¹²⁰. Con el paso del tiempo el apellido se fue extendiendo a Hondarribia, Irun, Pasai Donibane, Doneztebe y Elizondo, así como a localidades vascofrancesas como Sara¹²¹. Uno de los

...

establece que reciba en limosna 10 ducados de oro, a la vez que le perdona siete u ocho mil maravedís que Violante había recibido prestados (...). Cuando vemos que la familia Colón, poco ejemplar en punto a generosidades, prodiga “detalles” así hacia Violante Muñiz, alguna explicación de peso debía tener. No creemos que bastase con el parentesco de ser tía carnal de Diego, antes bien, nos inclinamos por el hecho de haberse tenido que ocupar del heredero colombino durante algún tiempo”.

En la p. 195, el citado autor, comentando la vigesimosexta manda del testamento de Diego del año 1509, dice: “*Por el grado de parentesco que aquí se declara y como agradecimiento a posibles servicios prestados años ha, esta cantidad que ahora le manda es completamente razonable. Lo que puede resultar más incomprensible es la carta de pago que doña Briolanga Muñiz otorga al P. Gorricio en 1510, por valor de 100.000 mrs con el que Diego, por mediación del referido monje, le paga cada año para su mantenimiento.*

¿Servirían estos pagos también para aplacar los remordimientos por la muerte de Muliart? Sobre esta última duda, Consuelo Varela, basándose en los pleitos colombinos, pone en boca del testigo García Hernández el cuidado, a su cargo, del niño. Sin embargo, la consulta del tomo II (1894, 192) reseñado por la autora y de una edición posterior de los pleitos no ha resultado fructífera y no hemos encontrado el dato. Cfr. VARELA, C. *Colón y la construcción de un mundo nuevo*, Santo Domingo 2010, Archivo General de la Nación, 184.

(120) Vid. BIDACHE, J. *Le Livre d’or de Bayonne: textes gascons du XIIIe siècle*. Pau 1906, Lescher Moutoué, con datos de 1266. Referencias de la segunda mitad del siglo XIV (1354 y 1368) pueden verse en VV. AA. *Los señores de la guerra y de la tierra: nuevos textos para el estudio de los Parientes Mayores guipuzcoanos (1265-1548)*, San Sebastián 2000, Diputación Foral de Gipuzkoa, docs. 50 y 123.

(121) Para el caso de Hondarribia, vid. ROLDÁN GUAL, J. M.^a *Colección Documental del Archivo Municipal de Hondarribia, Tomo II (1480-1498)*, San Sebastián 1996, Eusko Ikaskuntza, doc. 12 (año 1484) y doc. 64 (1489); y AYERBE IRIBAR, M.^a R. et alii *Colección documental del Archivo Municipal de Hondarribia. Tomo III (1374-1520)*, San Sebastián 2014, Eusko Ikaskuntza, docs. 142 y 153 (1512, 1517); ELORZA MAIZTEGI, J.; y HERRERO LICEAGA, V. J. *Colección Documental del Archivo Municipal de Hondarribia. Tomo IV (1499-1537)*, San Sebastián 2014, Eusko Ikaskuntza, docs. 7, 17, 20, 22, 23, 26, 28, 29, 40,

...

ejemplos más interesantes de la relación con Hondarribia es que hasta 1462 Biriatu pagaba dos fuegos a la villa guipuzcoana en concepto de repartimiento fogeral provincial, lo que constata las relaciones entre ambas poblaciones¹²².

Sobre la nacionalidad del cuñado de Colón la historiografía ha mantenido diversas hipótesis. Varela en algunas ocasiones lo hace “extranjero” y en otras aragonés, para finalmente admitir que no se sabe con seguridad su procedencia¹²³. Otros autores lo hacen valenciano, flamenco, español, alemán, francés e incluso portugués¹²⁴. Uno de los factores que para algunos autores justifica su origen flamenco es el buen conocimiento de Muliart del francés y del castellano, aunque en nuestra opinión esto podría afianzar nuestra hipótesis de su procedencia labortana¹²⁵. A ello también contribuye, las numerosas variantes con las que aparecen en la documentación, tanto Buniort como Muliart: Buniort, Boniort, Burniort, Muniort, Munyort, Moniorte, Mouniort, Mouniart, Muniarte, Muniorte, Muliarte y Muliarte y es lo que vendría a asentar nuestra hipótesis sobre Miguel de Muliart. De

...

48, 51, 55, 59, 61 y 62 (años 1499 y 1500); GARRIDO YEROBI, I. y ÁLVAREZ PÉREZ-SOSTOA, D. *In Dei Nomine, la Hondarribia del s. XVI a través de sus testamentos*, Hondarribia 2014, Hondarribiko Udala, 117 (1489); AHPG-GPAH 3/0283, fol. 40 r.º (1504). Para Irun, AHPG-GPAH, 3/0311, fols. 7 r.º-11 r.º (1544); para Pasai Donibane, IRIXOA CORTÉS, I. *Documentación medieval...*, op. cit., doc. 83 (1517). Para Sara, ELÓSEGUI, X. *Sara, etxeak eta deiturak lau mendez (XVI-XIX)*, San Sebastián 2005, Eusko Ikaskuntza; para Elizondo, vid. AGN-NAO. Procesos, 144634 (1555), 210832 (1557), 159749 (1557) ó 212151 (1572); y para Doneztebe, AGN-NAO. Procesos, 070358 (1585).

(122) ELORZA MAIZTEGI, J. y HERRERO LICEAGA, V. J., op. cit., doc. 66, p. 436 y nota 52 de la p. 455

(123) Cfr. VARELA, C. *Cristóbal Colón. Retrato de un hombre*, Madrid 1992, Alianza Editorial, 85; ÍDEM.: *Colón y la construcción...* op. cit., 184.

(124) Para su procedencia valenciana, vid. GIMENEZ FERNÁNDEZ, M. *Bartolomé de las Casas*, Madrid 1984, CSICEH, 116; para la flamenca, RUMEU DE ARMAS, A. “Presencia temprana de Cristóbal Colón en Portugal”, *Congreso de Historia del Descubrimiento: 1492-1556. Actas, Tomo I*, Madrid 1992, RAH, 99 (77-114); para la alemana, HEERS, J. *Christophe Colomb*, París 1981, Hachette, 60; para la española, LORGUES, R. de. *Christophe Colomb, Histoire de sa vie et de ses voyages*, París 1878, Didier et Cie, 161.

(125) Cfr. GONZÁLEZ CRUZ, D., op. cit., 213: “La tesis de los historiadores que defienden su origen flamenco tendría como uno de los avales los conocimientos que Muliart había demostrado sobre la lengua francesa”.

hecho, en Hondarribia existió el caserío Muliarte, que parecía existir para 1534, aunque en referencia a un puente¹²⁶.

Para ver que la grafía del apellido de Muliart cambia del mismo modo que la de Muniort sirve, como botón de muestra, la manera de reflejar dicho nombre en las obras de tres prestigiosos americanistas coetáneos, que añadido a lo hasta ahora expuesto nos reafirma en la oriundez bidasotarra del personaje.

En primer lugar, el americano Henry Vignaud, a quien seguiría Antonio Ballesteros Beretta:

“Miguel Mulierte, ou plutôt Molyart ou Molyarte était, d’après Colomb, son beau-frère. (Dans chacune des pièces où le nom de ce personnage figure, il est écrit d’une manière différente. La véritable orthographe doit être Molyarte ou Molyart, parce que c’est ainsi qu’il signait. Nous avons en effet sa signature autographe sur une lettre qu’il écrivit à Colomb, et dont la duchesse d’Albe nous a donné le fac-similé. Il est difficile toutefois de dire s’il faut lire Molyarte ou Molyart, sans e à la fin. C’est de cette dernière manière que M. de Lollis a lu le nom. Écrit ainsi ou autrement, ce nom n’est ni espagnol ni portugais. On peut lui donner une origine flamande. M. Braamcamp Freire a, en effet, relevé dans l’Armorial général de Rietstap une famille Moliart ou Moliart en Gueldre. Miguel Moliart pourrait donc être du duché de Gueldre, car on sait qu’au XV siècle un assez grand nombre de Flamands vinrent se fixer dans les îles portugaises dont quelques-unes même portèrent pendant quelque temps le nom d’îles Flamandes”¹²⁷.

En segundo lugar, otro americano, aunque nacido en París, Henry HARRISSE (1829-1910), señalaba que:

“Nous concluons de ces faits que Miguel Muliart, Moliart ou Muliarte, alla tenter la fortune au nouveau monde, s’embarquant sur l’escadre de Torres, dans l’été de 1494; qu’au cours de cette année, il

(126) Vid. VV. AA. *Hondarribiko Baserriak*, Hondarribia 2003, Hondarribiko Udala. Cfr. GARRIDO YEROBI, I. y ÁLVAREZ PÉREZ-SOSTOA, D., op. cit., donde hasta en ocho testamentos diferentes del siglo XVI aparece el topónimo Muliarte, para designar barrio, huerta o fuente; y, aunque con fuentes muy tardías, FURUNDARENA SALSAMENDI, J. J. *Hondarribiko Toponimia*, Bilbao 2002, Euskaltzaindia.

(127) *Etudes critiques sur la Vie de Christophe Colomb avant ses découvertes*, París 1905, H. Welter editeurs, 492-493. Cfr. BALLESTEROS BERETTA, A. *Cristóbal Colón y el descubrimiento de América*, Madrid 1945, Salvat, Tomo I, 419.

emprunta, très probablement dans la ville d'Isabella, à son beau-frère Christophe Colomb, environ 40.000 maravedis, dont il resta devoir 29.000; qu'à Hispaniola Muliart eut des difficultés, ce semble, avec Colomb, puisque, passant sur sa tête, c'est aux rois catholiques qu'il s'adressa pour pouvoir quitter l'île, et qu'il revint en Espagne à la fin de 1496. C'est tout ce qu'on sait de lui"¹²⁸.

En tercer lugar tenemos a Jose María Asensio, quien señala que:

“en el año 1492 estaba casada con cierto vecino de Palos, apellidado Muliar o Muliarte, con la que dejó Colón a su hijo Diego antes de dirigirse a la corte de España, y que fué el motivo de su paso por el convento de la Rábida. Con esta hermana de su mujer, y con su esposo Miguel Muliar o Muliarte parece mantuvo siempre cordiales relaciones Cristóbal Colón...”¹²⁹.

Para finalizar tenemos un último documento del año 1511, en el cual una tal Florentina Muliarte solicita licencia para pasar a Indias junto con su marido García de Aguilar y sus tres criados¹³⁰. Recordemos que Diego Colón, tras su matrimonio con María de Toledo, sobrina del Duque de Alba, y tras serle devuelto el título de gobernador a finales del año 1508, partió hacia sus dominios caribeños en junio de 1509, arribando a Santo Domingo el 9 de julio de ese año, con toda su familia y un gran séquito de criados y colaboradores. La llegada posterior del matrimonio Aguilar-Muliarte se debería al probable parentesco entre Florentina Muliarte y Diego Colón. En octubre de 1514 Aguilar consta como vecino de la ciudad de Santo Domingo, probablemente dedicado al rescate y repartimiento de indios¹³¹. Desde 1513¹³² hasta 1528 desempeñaría la labor de escribano y posteriormente alguacil mayor. Su relación con Diego Colón fue tal que llegó a ser su escribano receptor en el pleito

(128) HARRISSE, H. “Autographes de Christophe Colomb récemment decouvertes”, *Revue Historique*, 51 (1893), 17 (44-64).

(129) ASENSIO, J. M.^a *Cristóbal Colón, su vida, sus viajes, sus descubrimientos*, Barcelona 1888, Espasa y Compañía, 56.

(130) AGI. Contratación, 5536-1, fol. 87-4.

(131) AGI. Indiferente General, 419-5, fols. 277 v.º-278 r.º.

(132) MURO OREJÓN, A. (ed.) *Pleitos Colombinos. Tomo III...*, op. cit., 112-116 y 118-119.

que sostuvo contra la Corona¹³³ y llegó a estar presente en Santo Domingo en su segundo testamento¹³⁴.

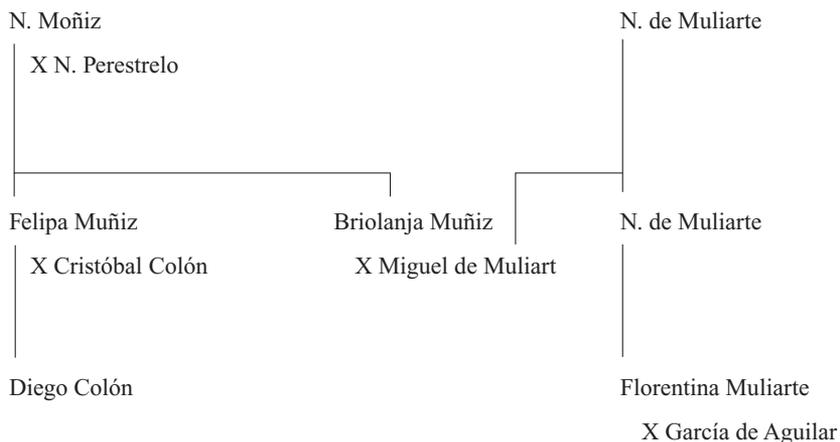
El profesor Juan Gil también da cuenta de Florentina Muliarte, aunque él la nombra como Moliart e incide en las diferentes formas de utilizar la grafía para reproducir los apellidos extranjeros en los documentos de la época¹³⁵. Así, el árbol genealógico quedaría tal y como puede verse en el **Cuadro 2**.

(133) AGI. Indiferente General, 420-9, fols. 225 r.º-227 r.º y GÓMEZ, M. “La Cancillería Real en la Audiencia de Santo Domingo. Uso y posesión del sello y el registro en el siglo XVI”, *Rey sello y representación: el poder de la escritura y el documento en el gobierno de las Indias. Revista de Humanidades*, 22 (2014) (en línea. Disponible <http://www.revistadehumanidades.com/articulos/52-la-cancilleria-real-en-la-audiencia-de-santo-domingo-uso-y-posesion-del-sello-y-el-registro-en-el-siglo-xvi> [Consulta: Lunes, 24 de Diciembre de 2018]): “*La relación entre la Corona y el Almirante y su familia era tan anómala que el 22 de octubre de 1523, el monarca ordena a la Audiencia que localice y haga parecer ante ellos a los escribanos y secretarios que refrendaron, suscribieron y sellaron los documentos y compueben si tienen título real para ello. Los oficiales de la pluma implicados fueron: García de Aguilar, criado del Almirante, que refrendaba como secretario real los documentos expedidos por Diego Colón en calidad de virrey; Hernando de Berrio, escribano del número y del concejo, que refrendaba las provisiones de Diego Colón; por último, Toribio Rodríguez, quién firmaba al pie del sello de los documentos como hacen los cancilleres, lo que califica de ‘caso muy grave y de grandísimo atrevimiento’. La acusación correspondía a que la Corona estimaba que Diego Colón mantenía una Audiencia de justicia paralela, sin permitir apelar a la Audiencia Real y con total impunidad*”.

(134) Creemos que esa relación tan especial y cercana se derivaría del hecho de ser su mujer, Florentina Muliarte, prima carnal del II Almirante.

(135) GIL, J. “La lengua de los Descubrimientos Colombinos”, *I Col-loqui Internacional d’Estudis Colombins de Barcelona*. 9, 10 i 11 de desembre de 1992. *Actes. Volum II*. Barcelona 1993, Centre d’Estudis Colombins, 18 (1-22): “...centrémonos ahora en ese Muliart que escribe, sí, Colón, cuando su propio conuñado ha firmado en el mismo documento Moliart. En efecto, resulta que el fonético Muliart (o hasta Muleadre) se acomoda a la norma castellana, que suele reproducir el apellido extranjero según suena: es la grafía que usa la cancillería regia o la que registran las escribanías andaluzas cuando por Sevilla pasa un García de Aguilar, casado con una tal Florentina Moliart. (Así, p.e., en la Instrucción a Juan Aguado —Duquesa de Alba, Autógrafos de Colón y papeles de América, Madrid 1892, p. 5— “que dexé venir a fray Jorge y a don Fernando y a Bernaldo valenciano y a Miguel Muliarte”; o cuando se dio en secuestración a Miguel Muliart y a Briolanja Moniz los bienes de Bartolomé de Sevilla, vecino de Huelva —Barcelona, 30 de mayo de 1493, AGI, Patronato Real, 9-1 f.40v—; o por fin, cuando se ordenó al almirante que dejara salir de la Española a Miguel Muleadre —Arévalo, 1 de junio de 1495, AGI, Patronato 9, 1 f.92r—); GIL, J. “Notas prosopográficas”, *Suplemento del Anuario de Estudios Americanos. Historiografía y bibliografía*, XLVII, (1990), 33 (23-58): “*Todo el mundo se acuerda de la nebulosa figura del conuñado del almirante Francisco (sic) Muliart, el primer marido de Briolanja Moniz, que muy pronto y no sabemos por qué razones se enemistó ferozmente con su deudo, que no le permitía en 1494 salir de la Española. Este Muliart murió pronto, antes del cambio de siglo. Pues bien, mucho más tarde se encontraba en Sevilla una familiar suya: en efecto, el 26 de agosto de 1511 otorgó testamento antes de pasar a Indias García de Aguilar, marido de Florentina Muliart, la cual se hallaba a la sazón encinta*”.

Cuadro 2: Genealogía Colón-Muliart



Por todas las razones antedichas, creemos que Miguel Muliart sería originario de Urruña, de la casa natal Muniort de Biriatu. Pero no sería el único. En el mismo caso se encontraría Martín de Muniort, el capitán y maestre de la nao del viaje de Bastidas y la Cosa, descubridor de las costas colombianas y panameñas junto con Antón de Escalante y oriundo de la misma casa lapurdina. A la coincidencia del nombre patronímico habría que añadir que parte de la marinería y el contramaestre de la nao eran naturales de Urruña.

Conclusiones

A lo largo de este trabajo hemos intentado paliar, mediante el recorrido como navegante del maestre pasaitarra Antón de Escalante, un vacío o ausencia que suele constatarse en la historiografía: el escaso hincapié que se hace en un importante número de capitanes, maestros y pilotos que fueron, sin embargo, artífices de grandes gestas de navegación. Unos individuos que todavía hoy en día resultan unos absolutos desconocidos. Al fin y al cabo, la gloria por los descubrimientos realizados corresponderá, no a los marinos, sino a los capitanes y capitulantes de las diferentes flotas descubridoras.

Haber escogido para ello a Antón de Escalante, responde a que su figura es un paradigma. Se trata de un personaje que tiene en su haber navegaciones

en todo el arco atlántico, desde Andalucía hasta Inglaterra, entre otras que desconocemos; también participó en varias navegaciones trasatlánticas a las Indias, incluyendo una expedición de descubrimiento de las costas colombianas y panameñas, con parte de la tripulación originaria de Iparralde. Bien pudiera catalogársele a la altura de otros insignes navegantes coetáneos como Per Alonso Niño, Vicente Yáñez Pinzón o Juan de la Cosa, con quienes habría compartido viajes; sin embargo, es un absoluto desconocido. El ánimo de ese reconocimiento hasta ahora inexistente es el que nos ha guiado para llevar a cabo este trabajo.

Obviamente, este individuo muy dinámico se encuentra inserto en un contexto y épocas proclives para ello. Precisamente, el formar parte de una tendencia general para las gentes de aquellos siglos, podría explicar la escasa relevancia o reconocimiento que pudo tener por parte de sus paisanos, a pesar de contar con una experiencia de años en latitudes extrañas y mucho más lejanas que las habituales. Al fin y al cabo, para aquella sociedad era un individuo más entre los cientos cuyos trabajos y futuro se vinculaban al mar, un universo en el que contratiempos, sobresaltos, cambios de rumbo, etc. se encontraban a la orden del día.

Escalante, sin embargo, no fue el único vasco con el que Colón estuvo relacionado de una u otra manera. Gran parte de las naves descubridoras tendrían esa procedencia, pero esos vínculos laborables podrían adquirir otra dimensión; ir más allá de lo ahondado hasta el momento. Por un lado, su conocimiento de la costa guipuzcoana podría proceder de las actividades corsarias que llevó a cabo, actividades en las que intervendría el renteriano Juan de Granada. Por el otro, si consideramos la hipótesis de que tras los “Muliarte”, parientes políticos de Colón, se esconden los Buniort. Unos aspectos sobre los que habría que seguir profundizando.

En fin, las líneas precedentes han servido para reclamar la necesidad de seguir buceando en nuestro pasado, en este caso relacionado con el mar, que, esperamos, la conmemoración del viaje de Elcano pueda posibilitar.

Anexo 1

Tabla cronológica comparativa de las trayectorias de Juan de la Cosa y Antón de Escalante (1493-1509)

Juan de la Cosa

1493	1494	1495	1496	1498	1499	1500	1501	1502	1503	1504	1505	1506	1507	1509	
Colón (2.º viaje) (1493, septiembre-1496, junio)				Colón (3.º viaje) (mayo- diciembre)	Ojeda (1499, mayo - 1500, junio)	Bastidas y Muníort (1501, junio - 1502, septiembre)	En Lisboa (agosto)	Ledesma y Guerra (1504-1506)	Contra Juan de Granada (junio- septiembre)						Último viaje y muerte

Antón de Escalante

1493	1494	1495	1496	1498	1499	1500	1501	1502	1503	1504	1505	1506	1507	1509	
Colón (2.º viaje) (1493, septiembre-1496, junio)				¿Colón (3.º viaje)? (mayo- diciembre)	¿Con Niño y Guerra? (1499, junio- 1500, abril)	Bastidas y Muníort (1501, junio - 1502, septiembre)									

Anexo 2: viajes a las indias (1492-1502)¹³⁶

Capitán	N.	Salida Ida	Llegada	T	Salida Vuelta	N	Llegada	N	Observaciones
1	Cristóbal Colón 1.º	3 Palos, 3-X-92	Guanahani, 12-X-92	D	La Navidad, 16-I-93	2	Palos, 15-III-93	0	Con la nao capitana Marigalanta se construye La Navidad
2	Cristóbal Colón 2.º	Cádiz, 25-IX-93	Dominica, 3-XI-93	D	La Isabela, 2-II-94	12	Cádiz, 7-III-94	5	Con Antonio de Torres regresan 12 carabelas
3	Bartolomé Colón	Cádiz, 1-V-94	La Isabela, 24-VI-94		La Isabela, IX-94	3	Cádiz, XI-94	5	Regresan las mismas 3 naves con Boyl y Margarit
4	Antonio Torres	Cádiz, 15-X-94	La Isabela, XI-94		La Isabela, 24-II-95	4	Cádiz, 1-IV-95	5	Regresan las mismas naves con Torres
5	Juan Aguado	Sevilla, 5-VIII-95	La Isabela, X-95					7	2 naos para construir La Concepción
								2	6 destruidas + 1 reconstruida (La India)
					La Isabela, 10-III-96	2	Cádiz, 11-VI-96	0 ¹³⁷	Regreso de Cristóbal Colón y Aguado
6	Peralonso Niño	16-VI-96	VII-96		La Isabela, ¿X-96?	3	10-XI y 2-XII-96	0 ¹³⁸	Regreso de Peralonso con la nao y las dos carabelas
7	Fdez. Coronel	1-98	3-II-98					2 ¹³⁹	

(136) Leyenda: N: Número de embarcaciones. T: Tipo de Viaje. D: Viaje de Descubrimiento; el resto son de avituallamiento y traslado.

(137) Al respecto, cfr. MANZANO MANZANO, J. *Colón y su secreto*..., op. cit., 621 y GOULD, A., op. cit., 309.

(138) Cfr. GOULD, A., op. cit., 319-323.

(139) No contamos aquí las 2 construidas por Bartolomé en La Isabela. Desconocemos su posterior recorrido.

Capitán	N.	Salida Ida	Llegada	T	Salida Vuelta	N	Llegada	N	Observaciones
8 Cristóbal Colón 3.º	6	30-V-98	Trinidad, 31-VII-98 Sto. Dgo.	D				8	Colón con tres naves llega el 30 de agosto Las otras 3 naves directas a Sto. Dgo. Aqui regresarían La Cosa y Escalante
9 Ojeda / La Cosa	2	20-V-99		D		2	1-XII-99	—	Vespucci y Nicolás Perez. Dbto 3 meses y medio resto Haití
10 Peralonso / Guerra	1	VI-99		D		1	X-99	—	También Escalante
11 Pinzón	4	1-XII-99		D		2	IX-1500	—	Las otras 2 naves hundidas al norte de la Española
12 Diego de Lepe	2	1-1500		D		2	VIII-1500	—	
13 Bobadilla	2	1-VI-1500	23-VIII-1500					3	Regresan 3 hermanos Colón presos
14 Vélez de Mendoza	2	IX-1500		D		2	VI-1501	—	
15 Bastidas / La Cosa	2	VI-1501		D				—	Con Escalante y Muniort. 2 naves destruidas por la broma
16 Guerra 2.º	1	VIII-1501	Sto. Dgo., IX-1501				1501	—	Coincidiría con Bastidas y Escalante en Jamaica
17 Ojeda 2.º	4	1-1502		D				—	
18 Ovando	32	II-1502			Sto. Dgo., VII-1502	12	Cádiz, IX-1502		Regresan La Cosa, Bastidas, Muniort Hundidas por huracán. Mueren Bovadilla, Roldán...
19 Cristóbal Colón 4.º	4	Cádiz, 9-V-1502	Sto. Dgo., 9-VI-1502	D	Sto. Dgo., 11-IX-1504		Sánlúcar, 7-XI-1504		