

## NOTAS PARA LA BIOGRAFIA DE UNA CARABELA

Escribe: URIEL OSPINA

Es curioso observar cómo en sus "Relaciones" Cristóbal Colón no hace referencia a la "Santa María" como una *carabela* sino como una *nao*. Que carabelas hayan sido, por ejemplo, la *Pinta* y la *Niña*, es cosa fuera de duda. Por lo que hace relación a la *Santa María*, sus dimensiones, su estructura y su misma apariencia la ponían en un plano de superioridad náutica con respecto al tipo tradicional de carabelas conocido en Europa en los últimos años del siglo XV. Que en última instancia Colón haya querido usar de un eufemismo aproximadamente literario, *nao*, para referirse a su Almirante, es cosa también admisible. Sin embargo, quienes han profundizado en estos asuntos están prácticamente de acuerdo en reconocer que la nave principal de las tres que participaron en la extraordinaria aventura del descubrimiento, no era "exactamente" una carabela o que era una carabela en plena evolución, cosa que ya le quita, entonces, su carácter primitivo.

¿Qué era, entonces la *Santa María*?

Para empezar, no es un buque que se llame así. Al menos oficialmente. Su nombre original es el de *Mari-Galante*, pero en Palos la llaman simplemente, *Gallega* (1). A Colón, que tiene interés en hacerse pasar por cristiano viejo, o que lo es sin mayores averiguaciones, esto de *Mari-Galante* ni de *Gallega* le suena mucho. Lo primero le huele a mujerzuela. Lo segundo le parece ordinario. Más sonoro, elegante y aristocrático es llamarla, entonces, *Santa María*. Y así se la llama. Ya el almirante sin escuadra y el virrey sin tierras que es Colón, en el momento de embarcarse, debe admitirse a regañadientes que las otras dos naves, la *Pinta* y la *Niña* continúen llamándose así, siguiendo en ello una costumbre que en España quiere para todos los buques una "feminización" del nombre de su dueño. Y porque Pinto y Niño son los apellidos de los primeros propietarios que han tenido las otras dos carabelas, *Pinta* y *Niña* proceden en consecuencia a denominarse estas en la nomenclatura popular de la marinería aunque en el tablón de proa se haya escrito con letras doradas otro nombre bien distinto por cierto. Son tan familiares estas embarcaciones en la vida náutica de España al finalizar el siglo XV que a ellas no se las distingue en forma distinta a la manera curiosa, íntima y casi guasona con que se designa a una vecina harto conocida por cualquiera cosa buena o mala,

honesta o deshonestas. Si en la genealogía real hispana hay una Juana "la Beltraneja" o una Isabel la Católica, en todos los puertos de Andalucía no hay razón para que no existan grandes damas de remoquete y sobrenombre, carabelas a las que se las llama de una manera harto familiar por cierto, como a la *Pinta*, a la *Niña* y, ¿por qué no también? a la *Mari-Galante* o a la *Gallega*.

Esta *Mari-Galante* pertenece a un cosmógrafo y a un marino nacido por los lados del Mar Cantábrico, en Santoña o Santa Oña. Su nombre es Juan de la Cosa. Es un experto en marear. Un piloto de prestigio. Corriendo los años hará el mejor retrato de América-la-Desconocida, que dibujante alguno haya sido capaz de hacer durante mucho tiempo. Un día cualquiera, igualmente, ha de dejar la vida asaeteado como un San Sebastián, a manos de unos indios "vezinos de Turbaco". Los Cosas —así parece que debe decirse según enseñan las gramáticas escritas por los que conocen la gramática— constituyen una honorable familia de vecinos cántabros. Honorable y rica. Sobre todo esto último. Porque tener barco propio en el siglo XV es privilegio de *ricos homes*. Los Cosas lo son. Es más: son turbulentos y de un carácter rudo como buenos montañeses. (Colón ya tendrá ocasión de comprobarlo personalmente en su viaje) Los Cosas son de tradición belicosa. En Santoña hay todavía un registro en el que se aprende que *en el año del señor de myll quatrocientos e veinte e siete años mató juan de la cosa hijo de gonçalo perez de la cosa a juan de urdiales que era de la verde malamente de una sueta por la cabeça*. Los Cosas, ricos, marinos y comerciantes, van a dar por razones de oficio o por cualesquiera otras, a las costas andaluzas. En Andalucía, no está por demás decirlo, no se mira con muy buenos ojos a los montañeses ni a los cántabros, a todos los cuales se les llama con el nombre genérico y algo despectivo de "vizcaínos". Las broncas, en consecuencia, no escasean. Las disputas tampoco. Cuando este Juan de la Cosa hijo o nieto del Cosa que mata malamente al Juan de Urdiales de un lanzazo en *la cabeça* se instala en Palos o en Cádiz, o en Sevilla, o en Sanlúcar, es que por allí está el porvenir de los ambiciosos. Cuando encuentra a Colón a quien le presenta uno de los Pinzones, su amigo, debe andar ya por los treinta años. Es, además, un conocedor maravilloso de muchas cosas: de barcos, de vientos, de rumbos, de derrotas, de aguas, de agujas de marear y de marineras. Por otra parte tiene barco... Esto le interesa mucho a Colón que anda justamente buscando uno en dónde meterse para lanzarse a la aventura. La aventura no le infunde miedo al cántabro montañés Cosa si al fin de ella hay beneficios en efectivo. Alquila, pues, su barco. Se embarca en él dejando que Colón le transforme su nombre en el de *Santa María* —le da igual— como maestre. Y un buen día, más exactamente el 3 de agosto de 1492, tres buques a la cabeza de los cuales va la *Mari-Galante-Gallega-Santa María* salen de Palos y aprovechando una brisa favorable atraviesan la barra del Odiel y se lanzan al océano.

---

A bordo de la *Santa María* la comodidad no es la mayor característica. En sus 170 metros cuadrados de superficie deben buscar acomodo unos noventa hombres. Todos viven en común aprovechando el máximo de espa-



cio utilizable. El único que tiene domicilio aparte es el señor Almirante que vive como un topo en su toldillo de popa. Toldo y toldillo constituyen dos pisos, uno sobre otro, el primero formando el salidizo que hace la popa sobre el mar, y el segundo prolongado por debajo de aquel hacia el puente, más amplio y espacioso este último que el primero. A uno y a otro se llega por una escalerilla casi vertical que hay a ambos lados de la borda. El toldillo, como es camarote de capitán, está cerrado y tiene una puercecita que lo comunica con un pedazo de cubierta que forma el techo del toldo. Esta no tiene muro divisorio sobre el puente. En su camarote-covacha el Almirante tiene sus enseres: una mesa de encina para dos personas, un lecho clavado en el muro por gruesos tablones, especie de litera empotrada, arcón para sus ropillas y silleta en equis. Allí tiene también sus instrumentos: astrolabio, ballestilla y ampolleta. Debe tener también un crucifijo y un estandarte de Castilla con torres y leones bordados por alguna monja sevillana. Y mucha, mucha ansiedad en esta exigua cabina por cuyos ojos de buey se ve siempre el mismo mar y desde donde el señor Almirante rezonga al oír en horas de calma chicha como gruñe la marinería y cómo el comején le come la nao al cosmógrafo Cosa, de Santoña.

En el toldillo se meten los "oficiales". Allí debe ir el maestro Cosa cuidando que la gentuza embarcada en Palos no le estropee mucho su barco que es su única hacienda visible. Allí también se han puesto al lado de los cables y de los cabos los arcones de madera en donde se guardan los trapos de cada uno, es decir, de los que tienen muda de repuesto, que tampoco son todos. Muchos hay que se las arreglan para llevar sus haberes como lo han hecho durante siglos los peregrinos que van a Santiago de Compostela, en hatillos. Fuera del Almirante que duerme, cuando duerme, en la litera de su toldillo, los demás duermen en el suelo. Si llueve, como todos no caben en el toldo, ya habrá quienes salgan hechos una sopa cuando amaine el temporal. Si el sol en cambio levanta ampollas en el pellejo, tampoco todos podrán ir a protegerse al toldo. Además las maniobras hay que hacerlas y los que están de plantón se los lleva el diablo si hace tiempo fuerte.

Por el lado de proa también hay una especie de perrera más angosta y baja que el mismo toldo a la que posiblemente por simple guasa llama la marinería "castillo de proa". Allí se acomodan los que no caben en popa. Y como la gente no es muy limpia a bordo, ni hay tampoco ducha, aquello debe oler no exactamente a ámbar. Si en la *Santa María* que es *nao* más grande y más bien dotada que la *Pinta* o la *Niña* se vive estrechamente, ¿qué no ha de ser en estas dos últimas que no pasan de ser modestas carabelas?

Debajo del puente y comunicando con este por dos escotillas está el pañol. El pañol es la despensa de la nao. Allí va la provisión de bizcocho. Allí van también, las ratas. Es el sitio del buque en donde más les gusta estar. A un lado se encuentra la sentina, especie de refugio de aguas sucias a donde van a parar, rumbo al océano, todas las porquerías líquidas que ruedan por el barco. Allí es más que grave la fetidez aunque no tanto como en la sala de bombas porque para que estas accionen convenientemente nada mejor —dice alguien del oficio— que aceitarlas con orines.



Todo esto bajo cubierta, en cámara cerrada y sin ventilación, en pleno trópico, cuando encima hay un sol de plomo derretido capaz de fundir los clavos del buque, ya debe ser un maravilloso regalo para el olfato.

Sobre el puente, por el lado del palo trinquete, se ha instalado una curiosa hornilla que hace las veces de cocina. Está formada por un rectángulo de ladrillo y barro cocido cuyo interior se llena de tierra. Ahí se cuelga la marmita. Como en ocasiones el viento sopla fuerte, para evitar que las llamas se desparramen y no dejen hervir el cocido se le protege con un muro que da a proa. Los marineros —y no solo los marineros sino también los del diccionario de la academia española— llaman eso *anafe*. No está cubierto el anafe. Está a la intemperie. Cuando llueve se le cubre con un pedazo de lona extendida sobre cuatro puntales como palio de obispo en procesión solemne. Lo que se come —y se debe comer mal— se recibe en escudillas de madera que el cocinero distribuye con un cucharón de lo mismo. La ración a bordo es magra: tocino, pescado salado y garbanzos. Nada más. No se está en las Bodas de Camacho, ciertamente. Vino tampoco debe haber en abundancia. Si lo hay es preciso mezclarlo con agua para que rinda más y emborrache menos. Pero el agua, como sucede bien frecuentemente en esos viajes largos, se descompone con suma facilidad. Ella va en pipas de madera cuyas duelas a veces mal ajustadas se escapa. Los estropajos con que la marinería pretende calafatearlas para impedir que se fugue no son en ocasiones muy limpios. La salazón del tocino y del pescado contribuye a que el tormento de la sed sea más terrible cuando se presenta a bordo.

Echados sobre sus petates y cubiertos con lo que encuentran a mano —un pedazo de lona, una frazada bien servida de pulgas— o el mismo saco en el que se han envuelto las ropillas de repuesto cuando se las tiene y vestidos con el mismo traje con el que salieron de Palos (parece que ha habido marinero que ha hecho el viaje de Indias ida y regreso sin mudarse de traje) la gente de Colón viaja como puede y a fe que no puede hacerlo sino mal.

Ninguno de ellos tiene, por ejemplo, noción del tiempo. Saben que es de día porque ven brillar el sol en el cielo y reverberar el maderamen de la cubierta mientras sus cuerpos se tuestan, o que es de noche porque la luna, una luna redonda como un queso de Holanda y todas sus estrellas, se divierten una y otras en pintar rayitas de color limón en la superficie oscura del océano que utilizan como cuaderno de dibujo. A bordo el tiempo se mide por la clepsidra, que de modo más prosaico los navegantes llaman “ampolleta” y que los pajes, cuando hacen su cuarto de guardia, sacuden a espaldas del maestro para que la arena baje más rápidamente y así el tiempo pase más aprisa. Por popa, en la cabina del Almirante, hay una lucecita amarilla, la de su candil de aceite, que contrasta con la lucecita roja del fanal que deja una línea de puntos suspensivos sobre el agua del Atlántico. El Almirante no duerme. El Almirante vela. El Almirante debe escribir en su diario de a bordo esas piasosas mentiras que han de calmar las inquietudes de una tripulación que empieza a preocuparse por su suerte a pesar de su temple. “El miércoles 24 de setiembre nauegó seis leguas a lueste” cuando en realidad ha navegado el doble sin encontrar ni rastro de la orilla de Cipango.

El cuarto de guardia debe oír sus pasos en la reducida recámara y si el ventano de ella está abierto debe verlo de vez en cuando con las manos atrás y la cabeza inclinada, un gesto duro en los labios, pensando que este viaje se hace largo, muy largo, y que la tierra tan esperada no aparece por parte alguna. En el toldo roncan los marineros mientras Colón se entrega a sus cavilaciones más sombrías. Pero a fuerza de ver las mismas estrellas todas las noches, la misma masa de agua negra insensible, el mismo amanecer siempre por el mismo lado y recomenzar todos los días la misma maniobra que se vuelve rutina sin esperanza posible de renovación, la marinería empieza a creer que todo aquello es una locura que no lleva a ninguna parte y que el Capitán y Almirante ha perdido definitivamente el seso. El cabo de guardia sacude nuevamente la ampollita para que el tiempo avance y el momento de volver grupas se precipite. Aquello empieza a ser intolerable. A todos les invade la decepción. A todos, salvo a Don Cristóbal, que saca fuerzas de donde no las tiene para comunicárselas a los que empiezan a perderlas. Los marineros rezongan y parece que el Cosa de Santoña temiendo por su barco es el que fomenta la murmuración. Algún día se los va a tragar a todos, inclusive al barco, los delfines como en la leyenda de San Brandán. El mozo de guardia piensa en esto y se le pone la carne de gallina. Ni una luz en lontananza, ni siquiera la del alba. Por fortuna la arenilla sigue cayendo. A la octava ocasión el cabo la invierte. ¡Qué reposo! Entonces se pone a cantar:

*Buena es la que va,  
mejor es la que viene;  
una es pasada y en dos muele;  
más molerá si Dios quisiere.  
Cuenta y pasa que buen viaje faza.  
Ah! de proa, alerta y buena guardia!*

y cuando el relevo llega a su puesto, con los ojos aún pegados por el sueño, envuelto en su capote porque el frío del amanecer en el trópico se pega al cuerpo como una ventosa de sanguijuelas, tiritando y acaso maldiciendo la hora en que se embarcó en semejante travesía de orates, bajo la sonrisa burlona de las estrellas que les hacen guiños como mozas del partido, y bajo la cara redonda de una luna ahita y despreocupada, el que llega se pone también a cantar con una vocecita en la que los bostezos apenas dejan oír las primeras notas.

*Bendita la hora en que Dios nació,  
Santa María que lo parió,  
San Juan que lo bautizó,  
la guardia es tomada,  
la ampollita muele.  
Buen viaje haremos si Dios lo quisiere.*

Y sobre la soledad del Atlántico el que llega solo ve la lucecita en la recámara del Almirante, una lucecita amarilla que, como la de las estre-



llas sobre el mar, está allí todas las noches hasta que la apaga el alba con el mismo gesto con que apaga a todas las lucecitas del firmamento para que no le estorben la trayectoria al sol.

En seguida el que llega echa a volar un "Pater" y un "Ave María" seguidos de una imprecación para los que de proa no se duerman. Este es el lenguaje a bordo de la *Santa María*, a bordo de la *Pinta* y a bordo de la *Niña*, porque para un español del siglo XV una jaculatoria no tiene efectos celestes si no es coreada por un taco. Debe jurarse mucho, a buen seguro, entre la marinería del Almirante, aunque este que es "polido e de buena crianza e educación", lo tenga bien prohibido. Ya a él también deben dedicársele algunos ajos cuando la gente de a bordo ve su obstinación en regresar después de comprobar que esa ruta no lleva a ninguna parte. Todo lo cual no impide que cada que viene al caso, cuando la *Niña* se acerca casi hasta pegar su borda con la de la *Gallega* para saludar al Almirante, se oiga decir:

*Salud digamos, que buen viaje hagamos.*

y los de la *Santa María*, como a un santo y seña, responden:

*Salud, diremos que buen viaje haremos.*

Así pasan las horas, los días, las noches las semanas y hasta los meses. Algún día se hará el viaje de regreso, pero ya con el corazón más grande y la esperanza más despejada. No lo harán todos, desde luego, porque la *Santa María* no ha de regresar a España. Ella prefiere quedarse en la América. Ha sido casa flotante para el descubrimiento y será casa en Santo Domingo para la primera colonia española establecida en el Nuevo Mundo, cuyas habitaciones se hacen con la madera del puente y con las lonas de las velas que logran salvarse de la encalladura. También será ataúd cuando los indígenas la destruyan. Estos tablones ensamblados que pertenecen al Juan de la Cosa de Santa Oña han servido para muchas cosas. Han servido, por ejemplo, para atravesar el océano, han servido para descubrir un mundo, han servido también para fundar un rancherío y finalmente servirán de mortaja. La *Santa María* es la nave de los grandes destinos en la historia de la humanidad. Del Cantábrico al Caribe, cuánto mar bajo su quilla calafateada, cuanto sol en sus jarcias, en su puente, en sus cabos! Es una nave vagabunda —por algo se llama *Mari-Galante*— que a fuerza de rodar por todos los mares del mundo viene al fin a embarrancarse en una costa de América, significando con ello que no quiere correr más aventuras y acabar sus días bajo el cielo acogedor del Nuevo Mundo.

Y ahí se queda para siempre. Es el primer europeo que no quiere volver a su patria después de haber conocido la América.

Tampoco será el último.

---

(1) Según la reconstrucción hecha por el capitán de navío Cesáreo Fernández-Duro ("Historia de la Marina Española") las dimensiones de la nao *Santa María* eran las siguientes:

	Mts.	Tons.
Longitud de la quilla .....	18.50	
Eslora en flotación .....	21.76	
Eslora entre perpendiculares .....	22.60	
Eslora máxima .....	39.10	
Manga fuera de miembros .....	7.84	
Puntal .....	3.80	
Puntal hasta el bao del toldillo .....	8.00	
Calado en proa .....	2.18	
Calado en popa .....	3.02	
Peso del casco .....		90.5000
Longitud y peso del palo mayor .....	27.25	3.092
Longitud y peso del palo trinquete .....	18.69	1.289
Longitud y peso del palo mesana .....	13.73	0.517
Longitud y peso del palo bauprés .....	14.02	0.679
Longitud y peso de la verga mayor .....	18.20	0.615
Longitud y peso de la verga trinquete .....	9.42	0.140
Longitud y peso de la verga gavia .....	7.00	0.058
Longitud y peso de la verga cebadera .....	6.25	0.030
Longitud y peso de la verga antena .....	19.50	0.250

*Superficie y peso de las velas:*

Mayor .....	231.94	0.200
Trinquete .....	94.66	0.085
Mesana .....	78.20	0.079
Gavia .....	39.84	0.043
Cebadera .....	21.66	0.031

*Armamento:*

Dos lombardas. Seis falconetes. Algunas espingardas.

*Instrumentos de a bordo:*

Cuadrante. Ballestilla. Ampolleta. Aguja náutica.