



Universidad de Valladolid

FACULTAD DE FILOSOFÍA Y LETRAS

DEPARTAMENTO DE HISTORIA DE AMÉRICA

TESIS DOCTORAL

**LA NAO SANTA MARÍA
EL NAUFRAGIO QUE CAMBIÓ LA HISTORIA**

Presentada por María Luisa Cazorla Poza para
optar al grado de
Doctora por la Universidad de Valladolid

Dirigida por los Doctores

D. Jesús Varela Marcos

Y

D^a. M^a Montserrat León Guerrero

2016

ÍNDICE GENERAL

RELACIÓN DE ABREVIATURAS	8
INTRODUCCIÓN	9
1. Aparece Cristóbal Colón en Castilla	15
2. Lo que podía saber Cristóbal Colón	16
3. El Proyecto Histórico de España	18
CAPÍTULO I	22
FUENTES DOCUMENTALES DEL PRIMER VIAJE DE CRISTÓBAL COLÓN	
1. Tres textos paralelos y una carta autógrafa	24
- Cristóbal Colón	
- Bartolomé de las Casas	
- Hernando Colón	
- Carta de Colón a los Reyes de 4 de marzo de 1493	
2. Otros textos de la época	44
- Antonio de Herrera y Tordesillas	
- Gonzalo Fernández de Oviedo	
- Pedro Mártir de Anglería	
- Andrés Bernaldez	
- Juan Ginés de Sepúlveda	
- Francisco López de Gómara	
3. Análisis conjunto de los textos	51

- De la madrugada a la puesta del sol del día 24	
- De la puesta del sol a la medianoche	
- De medianoche al amanecer del día 25	
- El 25 de Diciembre	
4. Cambio de planes	61
- El Fuerte de la Navidad	
- El tornaviaje y la llegada a Europa	
5. Final del primer viaje y organización del segundo	66
CAPITULO II	69
FUENTES DOCUMENTALES DEL SEGUNDO VIAJE DE CRISTÓBAL COLÓN	
1. Textos de testigos presenciales	75
2. Carta de Cristóbal Colón a los Reyes de fines de enero de 1494	75
3. Relación del doctor Diego Álvarez Chanca	78
- Carta al Ayuntamiento de Sevilla	
4. Relación de Miguel de Cuneo	81
5. Relación de Guillermo de Coma	82
6. Otras fuentes documentales	83
- Fray Bartolomé de las Casas	
- Hernando Colón	
- Antonio de Herrera y Tordesillas	
- Gonzalo Fernández de Oviedo	
- Pedro Mártir de Anglería	
- Andrés Bernáldez	
- Juan Ginés de Sepúlveda	
- Francisco López de Gómara	
- GirolamoBenzoni	
7. Análisis conjunto de los textos	93

CAPITULO III	104
ESTUDIO GEOGRÁFICO DE LA BAHÍA DE CABO HAITIANO	
1. El territorio	106
- La Plain du Nord	
- La llanura aluvial costera	
- La línea de costa y los manglares	
- Los arrecifes y los fondos submarinos cercanos	
2. Algunas consideraciones sobre la geomorfología de la zona	114
3. Historia geográfica de las parroquias de la Plain du Nord	121
- Parroquia de Port-Dauphin	
- Parroquia de Limonade	
- Parroquia de San Louis de Quartier –Morin	
- Parroquia de CapFrançais	
4. Consideraciones sobre la edafogénesis de la zona litoral	139
CAPITULO IV	143
ESTUDIO ASTRONÓMICO, HIDROGRÁFICO Y METEOROLÓGICO DE LOS DÍAS 24 Y 25 DE DICIEMBRE DE 1492	
1. Situación astronómica. Efemérides	144
2. Situación histórica del calendario juliano	145
3. Efemérides del sol y de la luna el día 25 de Diciembre de 1492	147
4. Datos hidrográficos de la costa norte de la Isla Española	147
5. Los derroteros	148
6. Meteorología	149

CAPITULO V	151
CARTOGRAFÍA HISTÓRICA	
1. La cartografía que conocía Colón	153
2. Martín Alonso Pinzón en Roma	159
3. El dibujo de la Isla Española del Archivo de la Casade Alba	161
4. El descubrimiento de la Isla Española	165
- El canal de la Isla Tortuga	
- La varada	
- Salida de la bahía	
- El encuentro con la Pinta	
- Los 45 días de libertad de Martín Alonso Pinzón	
- El trazado de un parcelario de la Isla Española	
5. El mapa de Juan de la Cosa	176
6. Cartografía histórica general	179
6.1. Mapas de los siglos XVI y XVII	183
- Sección del mapa de Juan de la Cosa	
- Sección del facsímil Traynor del mapa de	
- Juan de la Cosa 1892	
- Andrés de Morales 1509	
- Andrés de Morales 1516. Universidad de Bolonia	
- Gastaldi 1548	
- Islario de Alonso de Santa Cruz 1559	
- Wytflied 1597	
- Thorton Fischer 1689	
6.2. Mapas, Planos y Dibujos de los siglos XVIII y XIX	183
- Frazier 1724	
- Keulen 1734	
- Puerro de Guarico c. 1740	
- Le Rouge 1748	
- Puerto de Guarico c. 1750	
- Bellin 1750	
- Guarico y Monte Christi. Solano 1776	
- Ville du Cap. Bellecombe 1776	

- La Plaine du Cap François 1786	
- López 1788	
- Cerquero 1794	
- Dirección de Hidrografía 1802	
- Guarico. 1818	
- Norie, Londrés 1836	
- Norie, Londrés 1846	
- Dirección de Hidrografía 1865	
6.3. Análisis de los mapas, planos y dibujos	185
6.4. Otros mapas de los siglos XVIII y XIX	190
7. Mapas de los siglos XX y XXI	191
CAPITULO VI	193
ESTUDIO ARQUEOLÓGICO DE LA ZONA	
1. El poblado de Guacanagarí	194
2. El Fuerte de la Navidad	195
- Sobre la construcción del Fuerte de la Navidad	
- El aprovechamiento del casco de la Santa María	
- El disparo de la lombarda contra el casco	
3. Fuentes arqueológicas	213
- Description Topographique, Phisique, Civile, Politique et Historique de la Partie Française de l'Isle Saint-Domingue. Moreau de Saint Mery.	
- El Ancla de Bellevue Fournier	
- El desembarco de la carga de la Santa María	
- El castillo de Colón	
4. Trabajos arqueológicos del siglo XX	226
- Trabajos de William Hodges	
- Trabajos de Kathleen Deagan	
- Distintos trabajos de Morison, Link, Dickson y Obregón	
5. La teoría del profesor D. Demetrio Ramos	230

CAPITULO VII	234
LA NAO “SANTA MARÍA”	
1. El casco	246
2. El Lastre	261
3. Arboladura, velamen, jarcia firme y de labor	262
- Los palos	
- Las vergas	
- Las velas	
- Jarcia firme y jarcia de labor	
- Motonería	
4. Las anclas y su maniobra	276
5. Las embarcaciones auxiliares	278
6. Artillería y armas de fuego portátiles	279
- Las piezas de artillería	
- Las armas de fuego portátiles	
- La pólvora	
7. Armas blancas ofensivas y defensivas	283
8. Pertrechos	283
9. Instrumental de navegación, mapas y tablas astronómicas	287
10. Tripulantes de la Nao Santa María	289
CAPITULO VIII	292
ALGUNAS CONSIDERACIONES SOBRE LA	
NAVEGACIÓN EN EL SIGLO XV Y SOBRE	
EL NAUFRAGIO	
1. La navegación en el siglo XV	293
- Las leguas, las millas y las distancias de Colón	
- Las horas	
- Los rumbos	
- La Cartografía que podía llevar Colón	

2. El barco	309
- La varada	
- El intento de salida de varada	
- La recuperación de la carga	
3. Teoría del pecio de la "Santa María"	317
CAPITULO IX	323
LA ÚLTIMA SINGLADURA DE LA NAO "SANTA MARÍA"	
1. El día de Nochebuena de 1492	325
2. La noche de Nochebuena	330
3. La varada	333
4. El intento de salvamento	335
5. La carabela "Niña"	339
6. La descarga	345
7. La situación del punto de varada	349
CONCLUSIONES	354
BIBLIOGRAFÍA	362
GLOSARIO DE TÉRMINOS NAÚTICOS	369

ABREVIATURAS

A.G.S. Archivo General de Simancas

A.G.I. Archivo General de Indias

A.C.A. Archivo de la Corona de Aragón

A.A.S. Archivo del Ayuntamiento de Sevilla

B.N. Biblioteca Nacional

R.A.H. Real Academia de la Historia

A.P.S. Archivo de Protocolos de Sevilla

Codoin. Colección de Documentos inéditos de Indias

CoDoDes. Colección Documental del Descubrimiento

INTRODUCCIÓN

- 1. Aparece Cristóbal Colón en Castilla**
- 2. Lo que podía saber Cristóbal Colón**
- 3. El Proyecto Histórico de España**

INTRODUCCIÓN

En la noche del 24 al 25 de Diciembre de 1492, la Nao “Santa María”, Capitana de Colón, embarrancó en algún arrecife de la bahía que se abre en la costa noroeste de la Isla Española, descubierta el día 5 de ese mismo mes y bautizada así el día. Esta Bahía se llama hoy del Cabo Haitiano y el litoral pertenece a la República de Haití. Colón se dirigía a visitar al Rey Guacanagarí que le había invitado a visitar su poblado y, aunque los botes de la “Santa María” y de la “Niña” habían ido por dos veces hasta allí con los indios en sus canoas marcándoles los pasos, una serie de circunstancias hicieron que el barco varase y fuese abandonado a los pocos días, accidente que determinó el lugar del Primer establecimiento Español en las nuevas tierras descubiertas, dando origen a una epopeya que duraría cuatro siglos.

La decisión de estudiar la pérdida de la “Santa María” y hoy presentarla como Tesis Doctoral parte del encargo que me hizo la División de Arqueología Submarina de la Sociedad Estatal V Centenario, en 1990. Se trataba de buscar un tema de relevancia y acorde con los acontecimientos que se pretendían conmemorar. Los programas de investigación ya en ejecución o en fase de proyecto no tocaban las naves del Descubrimiento, excepto la construcción de las tres réplicas para su exhibición. Vimos, pues, que era obvio proponer la investigación de cuanto sucedió alrededor de la pérdida de la “Santa María”, sus últimas singladuras, la localización de sus restos y, a la vista de los mismos, su posible recuperación y conservación. Expuesta la idea, fue presentada en un sucinto documento que fue aprobado de inmediato, autorizando la investigación pertinente, la cual se desarrolló hasta finales de la primavera de 1991, época en que fue presentada con el título de “Proyecto Santa María”.

Durante el transcurso de la redacción efectué tres viajes a Haití para reconocer la Bahía y el territorio en el que debería trabajar y en el primero de los cuales tuve el honor de conocer allí al Profesor D. Demetrio Ramos. Con la colaboración de la Embajada de España en Puerto Príncipe, visité al Presidente de la República y a los miembros del Gobierno implicados en el tema a fin de exponerles las intenciones y planes a llevar a cabo. Igualmente pronuncié una conferencia ante

los estamentos intelectuales y medios de comunicación haitianos y fui entrevistada por varios de esos medios escritos. Entre tanto, en Madrid, se comenzaban a dar los primeros pasos, siguiendo mis instrucciones, para organizar una expedición y ejecutar la fase de localización, teniendo en cuenta, dada la situación económica de Haití, que era preciso llevar desde España absolutamente todo.

El Proyecto no tuvo suerte pues en Agosto de ese mismo año un golpe de estado derrocaba al Presidente Jean-Bertrand Aristide, lo que provocó la intervención de la ONU, que decretó un férreo bloqueo del país más pobre del mundo en aquel momento, con lo que toda la operación quedó abortada. La recuperación de Haití como país democrático de la mano del expresidente norteamericano Jimmy Carter y algunos políticos de relevancia internacional se prolongó durante años por lo que, tras el cese de actividades de la Sociedad V Centenario, los programas y proyectos fueron archivados pasando a varias Instituciones sin ánimo de lucro pero carentes de medios de financiación para acometerlos siquiera en parte, a la espera de tiempos mejores y sin que las Instituciones, ni las más altas ni las más bajas, mostrasen a lo largo de todos esos años el menor interés por algo que es el primer puntal del Proyecto Histórico de España.

La razón de que me fuese encargado ese trabajo estribó en que, como Oficial de la Armada en activo había mantenido una permanente dedicación a la Cultura, y en especial, a la Historia, desde llevar a Soldados y Marineros a visitar Museos e Instituciones, al empeño, culminado en 1986 y tras once años de trabajo, de abrir las puertas del Museo Naval de Cartagena. Entre los años 1987 y 1990 obtuve las licenciaturas de Geografía, primero y de Historia, después, en la Universidad de Murcia, realizadas en el plazo de 34 meses. Solicité y obtuve en 1987 el pase a la Reserva para poder continuar al frente del Museo, lo que hice hasta 1996, y sin cesar de participar en cuantas manifestaciones de orden cultural podían afectar a la Armada, que me nombró su representante en varias Instituciones, en el ámbito de la Zona Marítima del Mediterráneo.

Cuando se me hizo el ofrecimiento de dirigir el “Proyecto Santa María”, el texto que tenía más a mano fue el relato del primer viaje en la versión del Almirante Julio Guillen Tato, recién reeditada y que había sido preparada en 1942 para la conmemoración del 450 aniversario del Descubrimiento, trabajos iniciados en 1939

por el entonces Capitán de Navío USA Samuel Elliot Morison y la Universidad de Harvard, con la extraordinaria reconstrucción de la derrota colombina por McElroy a bordo de la “Capitana”, trabajos cuya continuación fueron frustrados por la Segunda Guerra Mundial.

La detenida lectura de varias obras generales sobre el Descubrimiento de conocidos historiadores me llevaron a una conclusión inmediata: desde Don Cesáreo Fernández Duro, nadie había leído los textos colombinos con la visión de un marino hasta Don Julio Guillén, que, por razones que ignoro, se limitó a poner unas cuantas notas de pie de página a la edición del “Diario” ya citada, unas, técnicas y la mayoría, anecdóticas; los numerosos textos consultados sobre el tema estaban escritos por los más ilustres historiadores, dentro de un despacho o un archivo, con muy escasa visión náutica de los acontecimientos: eran, son, interpretaciones terrestres de un hecho marítimo. Me recordaron inmediatamente la frase del gran explorador polar Jean-Batiste Charcot en su libro de 1928 *Christophe Colombus vu par un marin*: “para juzgar a un marino, es conveniente estar un poco al corriente de las cosas de la mar.”

La escueta información que proporciona el “Diario” y, luego, el estudio de las fuentes documentales me llevó a la conclusión de que era preciso hacer un análisis palabra por palabra de la documentación disponible, que, además, es suficientemente conocida y no hay que ir a buscarla en raros archivos: el naufragio de la “Santa María” sólo fue relatado por Cristóbal Colón y de ese relato surgieron todos los demás. Las muchas mutilaciones que, con su mejor buena voluntad introdujo Fray Bartolomé de las Casas en el traslado del “Diario”, junto al resto de los papeles de Colón, le permitieron elaborar la parte colombina de su “Historia de las Indias”, que ha sido la pieza básica de este estudio. La “Historia del Almirante”, basada en los mismos papeles, nos ha servido para determinar algunos detalles, aunque la sospecha de que Don Hernando Colón manipuló notablemente los textos con vistas a los Pleitos es manifiesta. Y el resto de los historiadores del siglo XVI se limitaron a copiarse unos a otros sin el menor sonrojo.

Al tratar de rehacer la derrota de Colón sobre las Cartas Náuticas, al final del día 24 de Diciembre de 1492, la primera sorpresa es que termina sobre tierra, y esto no es una metáfora de la varada; el examen de unas cuantas cartas náuticas separadas

en el tiempo nos hace ver las enormes diferencias en la morfología de la costa porque nos encontramos en un sector del litoral de la Isla Española con una de las más violentas actividades geomorfológicas del mundo, desde hace más de cuatro siglos y hasta nuestros días. Afortunadamente, la Licenciatura en Geografía Física me permitió descubrir, rápidamente, la necesidad de realizar un minucioso y profundo estudio geomorfológico de la evolución de la costa, caracterizada por una gigantesca progradación de varios kilómetros en toda la bahía, causada por el Grande Rivière du Nord, principal eje de drenaje, cuyo régimen torrencial y la casi total deforestación es capaz de provocar enormes riadas, modificando su cauce y su desembocadura en multitud de ocasiones a lo largo de esos cinco siglos. Se hizo necesario programar todo ese estudio para determinar cuál era la paleocosta de la bahía. A la par, también se hizo necesario estudiar la aparición de una nueva vegetación del tipo manglar en las nuevas tierras, cuyo proceso edafogenético podría afectar a la conservación de maderas enterradas en un ambiente, en principio, muy ácido. Dado que yo había cursado Edafología como asignatura optativa, me dirigí a mi antiguo profesor, Don José Alías, de la Cátedra de Edafología de la Universidad de Murcia que emitió sus informes francamente tranquilizadores.

Una cosa que me había llamado la atención en las muchas lecturas del “Diario” fue la ausencia de datos sobre la Luna, en una época en la que aún era tanto un elemento astronómico como astrológico, como bien se ve en una de las dos únicas observaciones recogidas a lo largo de siete meses de viaje. Fue cuando me pregunté de dónde había sacado Morison su “desfalleciente luna poniente” del día 24, frase con la que empieza el capítulo del naufragio en su libro “El Almirante de la Mar Océana”: busqué el número áureo de 1492, que me proporcionó una edad de la Luna de 14, o sea un plenilunio, pero en el Calendario Juliano, que era en el que vivió Colón. Morison no había tenido en cuenta el cambio de calendario de 1582 y llevaba los once días de adelanto del Calendario Gregoriano. Y esto tiene una consecuencia fundamental para poder explicar las mareas de aquel día, que, encima, fueron sicigias, las mayores del año y, quizá, del siglo, y que justifican por sí solas la imposibilidad de salir de varada, habiendo encallado una hora antes de la pleamar, aunque esto no podía saberlo Colón. Para completar este Capítulo solicité la ayuda de la Cátedra de Astronomía y Geodesia de la Universidad Complutense de Madrid, en la que el Profesor Sevilla de Lerma efectuó los cálculos necesarios.

Para poder determinar con la mayor precisión posible el lugar de varada se hacía necesario situar algunos elementos arqueológicos o cercanos a este concepto, aun cuando no fuesen resolutivos. Había que estudiar detenidamente las circunstancias en torno al hallazgo de la llamada “Ancla de Bellevue”, confirmada como perteneciente a la “Santa María” hace más de un siglo y que se encuentra en el Museo Nacional de Haití, en Puerto Príncipe. Se ha tratado de identificar el poblado taíno, excavado por Hodges y Deagan en los años ochenta del pasado siglo, situado muy cerca del lugar de varada, con el del Rey Guacanagarí, citado por Colón, probando que no puede serlo en absoluto.

Con estos escasos datos objetivos, en las páginas siguientes vamos a procurar reconstruir la última singladura de la nao “Santa María” que contiene en sí el objetivo de esta investigación, utilizando todo lo ofrecido por las fuentes y añadiendo las conjeturas que permite hacer la lógica de la náutica, de la hidrografía y de la meteorología, incluyendo cuantas hipótesis posibles y probables pueden establecerse. Se van a estudiar más de un centenar de mapas, cartas náuticas, planos y dibujos, de las que sólo unas pocas han prestado realmente sus datos así como los Derroteros más antiguos disponibles. Finalmente, nuestra pretensión es poder utilizar la más moderna Cartografía Sinóptica hidrográfica y meteorológica.

El punto de varada está siendo protegido, cada vez más, día tras día, por un singular fenómeno natural, sin que dudemos de que nunca, nadie haya intentado excavar para buscarlo ni ahí, ni en las cercanías. También se procederá a estudiar una nao con todos los elementos que nos sea dado conocer para mejor deducir su comportamiento en el naufragio y posterior desarme, debiendo señalar que para la mejor comprensión del texto se incluirá un Glosario de casi ochocientos términos marinos. Por ello, y por cuanto quedará explicado y justificado a lo largo del texto, demostraremos, con todas las fuentes y recursos que podamos tener a nuestro alcance, que el pecio de la nao “Santa María” se encuentra en el lugar que indicamos, el cual responde a las hipótesis iniciales, hipótesis que mostraremos y demostraremos científicamente.

1. Aparece Cristóbal Colón en Castilla

En 1483, un aventurero de origen genovés, Cristóbal Colón, que había vivido en Lisboa como cartógrafo, había presentado al Rey de Portugal un proyecto de

navegación hacia Occidente que fue rechazado en ese mismo año, pero que fue intentado secretamente en 1484 por orden de Juan II de Portugal. En la primavera de 1485 entró en Castilla, probablemente, por Huelva y quedándose en el Monasterio de La Rábida, buscando, seguramente, la protección del Duque de Medinaceli. Tras pasar unos meses en la zona, fue estableciendo buenos contactos con la Corte, seguramente con la ayuda de conocidos suyos del comercio internacional, hasta que se dirigió a Córdoba para incorporarse a la Corte itinerante y tratar de exponer su proyecto a los Reyes Católicos, consiguiendo una primera entrevista el 20 de Enero de 1486 en Alcalá de Henares y en la que algo le debieron prometer pues continuó adscrito a la Corte hasta mayo de 1487, y, además, cobrando unos subsidios que le pagaba el Limosnero de la Reina. En este intervalo logró hacer llegar su propuesta a la Corte, que fue enviada a Salamanca para ser examinada por la Junta Científica, que no tenía ninguna relación con la Universidad. La propuesta fue rechazada, de lo que tuvieron noticia los Reyes en 1487.

En Septiembre de ese mismo año 1487, en el asedio y caída de Vélez Málaga, aparece un soldado extranjero llamado Cristóbal Colón; algo después, las tropas castellanas, con la Reina a la cabeza y empeñando sus joyas para poder pagarlas, según dice la leyenda, se dedican a asediar y rendir Baza en Diciembre de 1489.

En 1488, Juan II de Portugal, hace llamar a Colón y le ordena que se presente en Lisboa, adonde se dirige, con tan mala fortuna que en el ínterin llega la noticia de que Bartomeu Diaz ha logrado doblar el Cabo de Buena Esperanza. Colón vuelve a Castilla, a Córdoba, concretamente, donde nace su hijo Hernando. Le fallan los apoyos de los Duques de Medinaceli y de Medina-Sidonia, pero aún le quedan próceres como Alonso de Quintanilla, Gutierre de Cárdenas, y, sobre todo, el exconfesor de la Reina, el franciscano Padre Marchena.

Colón vuelve a hacer sus peticiones, hay que reconocer que en momentos bien inoportunos; están en plena campaña de Granada, con graves problemas de financiación que obligan a los Reyes a endeudarse con nobles, con judíos y con la Iglesia y era lógico que no estuviesen de ánimo para escuchar otra vez a un visionario foráneo que les propone dar la vuelta a la mundo para traer oro y convertir indios al cristianismo.

Pero, no obstante, es muy significativo que Colón no sea despedido ni abandonado a su suerte, pues siguió recibiendo subsidios para sobrevivir, mientras seguía viajando de Córdoba a Sevilla y a La Rábida, lo que nos lleva a pensar que los Reyes no dejaron nunca de tener en cuenta sus propuestas, esperando el momento más favorable, considerando siempre que la prioridad era para la campaña militar. En 1491 Colón vuelve a la carga y vuelve a ser rechazada su propuesta aunque en esta ocasión, ya en 1492 y rendida Granada, la decisiva intervención de Fray Juan Pérez y de Luis de Santángel hace que los Reyes envíen a buscarle, encontrándolo en la cercana localidad de Pinos Puente, cuando, al parecer, se marchaba de Castilla. Vuelve a Santa Fe y es recibido por la Corte para exponer, una vez más, sus teorías, que, en principio, cuentan con el apoyo de Andrés Cabrera y su esposa Beatriz de Bobadilla, de Fray Diego de Deza y del Cardenal Pedro González de Mendoza.

Hay que preguntarse por el despliegue de oratoria, de mesianismo y de documentos que debió hacer en la Corte, primero, ante los cortesanos que podían ayudarle y, más tarde, ante los Reyes, rodeados de sus Consejeros, mientras presentaba las desorbitadas e inauditas demandas de privilegios que solicitaba para sí y sus descendientes. La cuestión es que, en abril, ya tenía una primera credencial para presentar ante los Reyes extranjeros que pudiese encontrar en su camino y el 17 de Abril eran firmadas las Capitulaciones que daban vía libre a la organización del viaje. En estas Capitulaciones hay dos frases que siempre han llamado la atención de los historiadores: una es la famosa “ha descubierto” y la otra “por ciertas razones y propósitos”. Un círculo más de los mil que flotan en la “nebulosa de Colón”, siguiendo las palabras de Fernández Duro.

2. Lo que podía saber Cristóbal Colón.

Es seguro que Colón no había comenzado su vida como grumete para llegar a marinero y, quizá a Maestre; es más que probable que embarcase, muy joven aún, como aprendiz de agente comercial y que en las largas navegaciones aguas afuera de las Columnas de Hércules, aprendiese los secretos de la navegación de altura, en una época en la que la aguja magnética y el portulano eran, ya, unos instrumentos corrientes a bordo de todos los barcos de cierto porte.

Colón era, como luego se demostró, un auténtico producto del Renacimiento: su innata curiosidad, en relación con la profesión que ejercía le llevó a superar lo que

podía haber aprendido sobre navegación de altura, pasando de la Geografía vivida a la Astronomía y a la Cosmografía. A la vista de sus libros, los conservados y los perdidos pero citados por él mismo puede deducirse la enorme cultura que poseía, aunque fuese autodidacta, incluido el amplio conocimiento de varios idiomas. Y según propia confesión, apoyada por otros testimonios, se dedicó a la construcción de Cartas Náuticas durante bastantes años, lo que exige conocimientos además de habilidad.

Por eso, es perfectamente posible que durante su estancia en Lisboa y ejerciendo la Cartografía, hubiese tenido acceso a la Carta de Toscanelli, que, al parecer había sido enviada a un canónigo de Lisboa, e, igualmente, es posible que mantuviese alguna correspondencia con el florentino, que le envió una “carta” y un globo terráqueo, y he puesto carta entre comillas porque nadie puede decir si era una Carta Náutica, un dibujo, o una carta, una misiva en la que hacía una completa y científica descripción del mundo, que es lo más probable. Lo cierto es que la respuesta de Toscanelli debió ser el acicate que le espoleó para estudiar aún más la idea de atravesar el Mar Tenebroso para llegar a la Especiería y, entre otras cosas, con sus beneficios, rescatar los Santos Lugares, eso sí, sin olvidar ni un instante sus aspiraciones crematísticas y su ansia de títulos.

Había leído desde Estrabón y Ptolomeo a Eneas Silvio Piccolomini y el Cardenal d’ Ayllí. Había estudiado las tablas astronómicas que le podían facilitar la navegación, primero y la situación de las tierras encontradas, después. Había estudiado, o, al menos, leído, cuanto se había publicado en cuanto a Cosmografía y, en especial, Astronomía. Manejaba el Alfragano, una de las mejores colecciones de tablas astronómicas de su época, con toda soltura, aun cuando no logró nunca situarse correctamente, según él, por culpa de los cuadrantes.

Cabe incluir aquí la anécdota citada por Burckhardt sobre Petrarca, a quien las gentes de algún lugar trataban de disuadir de que atravesase una montaña de los Alpes, al parecer, poblada de genios y trasgos. Petrarca desoyó sus voces y, siguiendo su camino, llegó felizmente a su destino. Dice Burckhardt que allí fue donde Petrarca dejó el Medievo y entró en el Renacimiento. Colón, desoyendo a quienes querían convencerle con antiguallas sobre los peligros del Mar Tenebroso,

siguió adelante, sabiendo que eran sus detractores quienes quedarían en el Medievo y seguirían en él, incluso a la vuelta de sus viajes.

Sobre cuáles eran los conocimientos cosmográficos de Colón, creemos que, si fue capaz de interpretar la Carta de Toscanelli y debatir sobre el número de leguas que formaban un grado de longitud, es que sabía perfectamente en qué consistía la operación de situarse con un astrolabio y un reloj de ampolleta. Otra cosa es que sus conceptos sobre las dimensiones de la tierra fuesen bastante diferentes de la realidad. Olvidados los 250.000 estadios de Eratóstenes, que es, casi, la cifra dada hoy a la circunferencia del geoide, lo cierto es que en los presuntos mapas de Toscanelli, la anchura del Atlántico, a los 30 grados de latitud, es la mitad de lo que mide realmente, con lo que cualquier cálculo de una derrota desde La Gomera hasta el legendario Cipango hay que doblarla en distancia.

Cabría preguntarse con qué cartografía se hizo a la mar. En el Diario figura registrado el 25 de Septiembre que, durante un calmón, la mar le permitió navegar tan cerca de Martín Alonso que iban hablando entre ellos; según dice el “Diario”, tres días antes, Colón había enviado “su carta” a Martín Alonso, es de suponer que para comprobar un paralelismo entre situaciones, sobre todo, las distancias. Colón le pidió al Capitán de la “Pinta” que se la devolviese y estuvo examinando con su piloto la derrota que llevaba trazada; la carta habría sido dibujada por el propio Colón. Parece lógico pensar que los tres Capitanes llevarían las mismas cartas, (por esquemáticas que fuesen) para poder seguir las instrucciones en caso de separación.

Lo que no llevaba ninguno era la Carta de Toscanelli, ni siquiera Colón, porque no era una Carta Náutica sino un mapa cosmográfico, en el caso de que mostrase gráficamente “las Islas del Océano”, y, desde luego, no servía para navegar. En los Capítulos correspondientes a “LA NAO” y a “CONSIDERACIONES SOBRE LA NAVEGACIÓN etc.” se tratará ampliamente sobre la cuestión de los rumbos, las distancias, los tiempos, las situaciones y la cartografía de los tiempos colombinos.

3. El Proyecto Histórico de España

Terminada la Reconquista, hay una Corona y un pueblo exultante que, tras el esfuerzo gigantesco efectuado y culminado con éxito, empiezan a pensar que son, verdaderamente, los escogidos por Dios para ser los primeros del mundo, como se ocupa de proclamar la Iglesia que tantas de sus rentas ha invertido en la empresa.

Además, en Roma, hay un Papa español que no vacila en cambiar Bulas y Privilegios por sabrosas donaciones. En el territorio peninsular hay un buen crecimiento demográfico, hay miles de soldados licenciados que han de volver al abandonado terruño y hay muchos nobles que aspiran a privilegios y a participar en los mejores negocios.

Pero, sobre todo, y como dice Francisco Morales Padrón, está el impulso caballeresco heredado de la Edad Media y el concepto de Cruzada, ya finalizada, que se mezcla con la vitalidad renacentista a la búsqueda de hazañas que hagan perpetuar la fama, de buenas ganancias en el plano económico y los permanentes objetivos religiosos de evangelización de infieles.

Por eso no sorprende que los Reyes Católicos diesen el placet con relativa facilidad a la propuesta de Colón y asumiesen cuantos esfuerzos fuesen necesarios, en aquel momento y en los sucesivos, en plena sintonía renacentista. Apoyan este primer viaje y, a partir del regreso, añadirán a todas las expediciones el fundamental elemento evangelizador en forma de clérigos y obviado en este primer viaje. El Descubrimiento es, por completo, una obra Real, porque los Reyes hasta se iban a ocupar de que los puertos de los que salieron los barcos, ahora y sucesivamente, fuesen realengos, rescatándolos de manos de los Medina-Sidonia, Portocarrero, Medinaceli, etc. Antes, ya, en 1480, habían fundado Puerto Real en la Bahía de Cádiz. Los Reyes van a imponer su Real Empeño y cuarenta días antes de salir Colón comprarán el cincuenta por ciento del puerto de Palos a los Medina-Sidonia y otros, y, ya en 1493, expropiarán el puerto de Cádiz. La intención estaba clara.

En 1474, a la muerte de Enrique IV de Castilla, se hizo cargo de la Corona su hermana Isabel, casada con Fernando de Aragón; la sucesión se llevó a cabo con arreglo a lo pactado en el Tratado de los Toros de Guisando de 1468, y con tantos partidarios como detractores, con lo que se extendió la guerra civil larvada desde años atrás, hasta que Isabel se impone definitivamente en Castilla, mientras que Fernando hereda Aragón a la muerte de su padre Juan II. Portugal, reconoció a Isabel en el Tratado de Alcáçobas, pero a cambio de renunciar a una parte de la política atlántica.

Los Reyes tienen claro que el primer objetivo del reinado ha de ser la reunificación territorial, terminando con el Reino nazarí de Granada y, a la vez, una

profundísima reforma de las viejas Instituciones Medievales. Nada será ni fácil ni rápido y, de hecho, las reformas se alargarán, en la práctica, todo el reinado: la paridad de poderes entre los Reyes; la Hacienda destrozada por las “mercedes” de varios Reyes sucesivos más las deudas originadas por las guerras; la disciplina y obediencia de los nobles levantiscos y el control de las Ordenes Militares; la seguridad interna de los Reinos y la Inquisición para controlar la herejía y las conciencias, son tan sólo algunas de las trascendentales reformas acometidas por los Reyes en Castilla, y que, en Aragón, llevará al enfrentamiento con Francia por la devolución del Rosellón y la Cerdaña, a levantamientos de la nobleza, tan levantisca como la de Castilla y a la abolición de los viejos Usatjes que provocaron la sublevación de las Remensas. Tras la caída de Granada y la pacificación de los territorios, los Reyes Católicos podían presumir de haber terminado con la “Pérdida de España” que cantara un monje mozárabe hacia finales del siglo VIII, dando paso a una nueva Nación.

Portugal había iniciado una política atlántica, comprendiendo que su futuro estaba en la mar, dado su pequeño territorio y su escasa potencia demográfica. Había empezado saltando sobre Ceuta, en 1415, y ya tenía en su órbita las Islas Azores, Madeira y Porto Santo; pronto continuarían costeano África, llegando a Cabo Verde y continuando hacia el Sur hasta entrar en el Golfo de Guinea, estableciendo el famoso Castillo de la Mina, por dónde, parece ser que, hacia 1482, pasó alguna vez Cristóbal Colón. En 1488, y rebasado el Ecuador, Bartolomeu Dias llega al Cabo de Buena Esperanza, hito de las grandes navegaciones oceánicas.

Castilla, entretanto, había empezado a actuar sobre Canarias en 1312, en Lanzarote, hecho recogido en el Mapa de Angelino Dulcert, o Dalorto, de 1339. En 1344, Luis de la Cerda se intitulaba Rey de Canarias y en 1375, Abraham Jafuda Cresques pone una nota en su famoso Mapamundi en la que indica que Jaume Ferrer estuvo en Canarias y en Rio de Oro en 1346, detalle que también figura en el Mapa de Meçià de Viladestes de 1413. Los Reyes de España no podían dejar de cumplir, incluso, inconscientemente, con las leyes de la Geopolítica, y saltarán sobre la costa marroquí y argelina en el Teatro de Operaciones del Mediterráneo Occidental, con el fin de garantizar la seguridad de las costas peninsulares, y en el del Atlántico, para asegurar Canarias, que empieza a ser deseada por otros reinos europeos.

La presente Tesis tiene por objeto la localización de los restos de la nave más famosa de la Historia, si se exceptúa el Arca de Noé, su excavación y recuperación, si es posible y su conservación, si es viable. Y no puedo dejar de agradecer aquí la permanente atención que he recibido del Profesor Dr. D Jesús Varela Marcos y la Dra. D^a María Monserrat León Guerrero en la transformación a la que he debido someter aquel viejo proyecto para darle forma de Tesis y presentarla. Lo que pueda quedar de la Nao “Santa María” es mucho más que el siempre interesante pecio de un barco medieval, el primero del continente americano en la Edad Moderna. Este sencillo pecio no entra en la categoría de “nave portadora de tesoros”, como la mayoría de las buscadas hoy.

Cuando Colón decidió dejar a aquellos cuarenta hombres en el Fuerte de Navidad, en la costa noroeste de la Isla Española, precisamente, en la Española, estaba izando, sin saberlo, y en palabras de D. Julián Marías, la Enseña del Proyecto Histórico de España, no de Castilla y Aragón, sino de la España surgida ante los propios ojos de Colón a las puertas de Granada, tras haber reconquistado el territorio luchando palmo a palmo a lo largo de ocho siglos, e integrando tres culturas milenarias.

La “Santa María” era el buque insignia de Colón pero hoy es el de la epopeya de España sobre los Siete Mares y los Cinco Continentes, donde casi quinientos millones de seres humanos piensan, hablan y viven en español; quinientos millones de seres humanos que forman el mayor y único mestizaje global de la Historia Universal, y que fueron protegidos por el más grande Corpus de Leyes que nunca se haya podido dictar.

CAPÍTULO I

FUENTES DOCUMENTALES DEL PRIMER VIAJE DE CRISTÓBAL COLÓN

1. Tres textos paralelos y una carta autógrafa

- Cristóbal Colón
- Bartolomé de las Casas
- Hernando Colón
- Carta de Colón a los Reyes de 4 de marzo de 1493

2. Otros textos de la época

- Antonio de Herrera y Tordesillas
- Gonzalo Fernández de Oviedo
- Pedro Mártir de Anglería
- Andrés Bernaldez
- Juan Ginés de Sepúlveda
- Francisco López de Gómara

3. Análisis conjunto de los textos

- De la madrugada a la puesta del sol del día 24
- De la puesta del sol a la medianoche
- De medianoche al amanecer del día 25
- El 25 de Diciembre

4. Cambio de planes

- El Fuerte de la Navidad
- El tornaviaje y la llegada a Europa

5. Final del primer viaje y organización del segundo

CAPÍTULO I

FUENTES DOCUMENTALES DEL PRIMER VIAJE DE CRISTÓBAL COLÓN

Como se ha dicho en la “Introducción”, el objetivo de este trabajo es la localización de los restos de la Nao “Santa María”, Capitana de Cristóbal Colón, perdida en la actual Bahía de Cabo Haitiano (Mapas nº 9, 19 y 20), República de Haití, en la Isla Española. En la noche del 24 al 25 de Diciembre de 1492, embarrancó sobre un arrecife (Mapa nº 14) y no pudo salir de varada por una serie de circunstancias que serán analizadas en los Capítulos correspondientes así como la anómala situación del pecio. Como en todo lo que atañe a Cristóbal Colón y su eterna nebulosa, en la búsqueda de fuentes se plantea una situación, cuanto menos, original: el único texto escrito por un testigo presencial de la totalidad de los acontecimientos del Descubrimiento es la Carta dirigida a los Reyes por Colón el 4 de Marzo de 1493¹.

El “Diario” de Navegación autógrafo de Colón está desaparecido desde 1550 aproximadamente, y lo conocemos gracias al extracto que hizo de él Fray Bartolomé de Las Casas², que escribió su “Historia de las Indias”³ con ese “Diario”, otros papeles del Almirante y su información particular. Además, Hernando Colón, hijo del Almirante y de la cordobesa Beatriz Enríquez de Arana, escribió la “Historia del Almirante”,⁴ disponiendo para ello, suponemos, de toda la documentación de su padre y quizá, de comentarios de viva voz sobre determinados hechos, pero que no pudieron ser muchos pues la vida en común de ambos fue bastante breve, a pesar de

¹RUMEU DE ARMAS, Antonio. (1989). *Manuscrito del Libro Copiador de Colón*. Tabula Americanae. Tomo II. Madrid. Testimonio. págs. 435 a 443.

²El extracto del “Diario de Colón” fue localizado por Don Martín Fernández de Navarrete a principios del siglo XIX en la biblioteca del Duque del Infantado. Hoy se encuentra en la Biblioteca Nacional de Madrid bajo la signatura *Ms.li-30*.

³LAS CASAS, Fray Bartolomé de. (1986). *Historia de las Indias*. Edición de Agustín Millares Carlo. Méjico. Fondo de Cultura Económica.

⁴COLÓN, Hernando. (1990). *Historia del Almirante*. Edición de Luis Arranz. Madrid. Instituto Gallach.

haber viajado Hernando a las Indias, acompañando a su padre en el cuarto y último viaje⁵ que realizó el Almirante.

Se da, entonces, la circunstancia de que dos personas muy vinculadas a Colón pero que no son testigos presenciales del Primer y Segundo Viaje, escriben los relatos con toda la documentación disponible que, más tarde, desaparece, mientras que del verdadero protagonista sólo nos quedan algunas cartas, papeles sueltos, el Libro Copiador y poco más.

Los datos objetivos para poder reconstruir el episodio del naufragio, que no son nada abundantes, se encuentran recogidos en los textos correspondientes a los días 24 y 25 de Diciembre de 1492, aun cuando para poder interpretar, por un lado, unos antecedentes de poca importancia, y, por otro, la enorme trascendencia de cuanto se derivó de aquel accidente es preciso enmarcarlos en los acontecimientos sucedidos desde el día 23 de Diciembre de 1492 hasta el 4 de Enero de 1493 y, desde luego, en el concepto general que guía las numerosas obras alrededor del Descubrimiento.⁶

1. Tres textos paralelos y una carta autógrafa

La única persona que escribió en el momento y lugar de los acontecimientos, que se sepa, fue Cristóbal Colón, quien recogió en su “Diario” cuanto sucedió en el viaje para entregárselo a los Reyes Católicos, así como una nueva carta de navegar,

⁵ LEÓN GUERRERO, M. Montserrat. (2005). “Los pasajeros del cuarto viaje de Colón”. En *Revista de Estudios Colombinos*, nº 1, págs. 19-32.

⁶Entre las muy abundantes obras generales acerca del Descubrimiento sólo citaremos, por orden alfabético, las utilizadas para el trabajo que nos ocupa, tales como: BALLESTEROS BERETTA, Antonio. (1945) *Cristóbal Colón y el Descubrimiento de América*, Tomo V de *Historia de América*. Madrid. Editorial Salvat. COLÓN, Cristóbal. (2006) “*Diario del Primer Viaje de Cristóbal Colón*”. Edición y notas de Jesús Varela y José Manuel Fradejas. Valladolid, IEIP. COLÓN, Hernando. (1988) *Historia del Almirante*. Edición de Luis Arranz. Barcelona. Instituto Gallach. FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, Martín. (1954) *Colección de los Viajes y Descubrimientos que hicieron por mar los españoles desde fines del siglo XV*. Edición de Carlos Seco Serrano. Madrid. Biblioteca de Autores Españoles. GUILLÉN TATO, Julio. (1990) *El Primer Viaje de Cristóbal Colón*. 2ª Edición, Madrid. Editorial Naval. LAS CASAS, Fray Bartolomé de. (1986) *Historia de las Indias*. Edición de Agustín Millares Carlo. Méjico. Fondo de Cultura Económica. MORALES PADRÓN, Francisco. (1973) *Historia del Descubrimiento y Conquista de América*. Madrid. Editora Nacional. MORISON, Samuel Elliot. (1945) *El Almirante de la Mar Océana*. Buenos Aires. RAMOS PÉREZ, Demetrio. (1989) *Colón pudo no volver: la fundación de La Navidad*. Madrid. Ediciones de Cultura Hispánica. TAVIANI, Paolo Emilio. (1989) *Los Viajes de Colón. El Gran Descubrimiento*. Barcelona. VARELA MARCOS, Jesús. (2005) *Colón y Pinzón, descubridores de América*. Valladolid. IEIP. VARELA MARCOS, Jesús y LEÓN GUERRERO, Mª Montserrat. (2003) *Itinerario de Cristóbal Colón (1451-1506)*. Valladolid. LEÓN GUERRERO, Mª Montserrat. (2006) *Cristóbal Colón y su viaje de confirmación*. Valladolid.

como él mismo indica en la “Introducción” al “Diario”⁷. El “Diario” fue presentado puntualmente en Barcelona pero la Carta Náutica no llegó a ser entregada a pesar, incluso, de la carta de la propia Reina de 5 de Septiembre⁸, reclamándosela y urgiéndole a enviarla.

Puede parecer extraño que todo un profesional de la mar como el cántabro Juan de la Cosa no escribiese una relación del viaje; seguramente era el dueño y armador de la nao “Santa María”, al parecer, antes llamada la “Gallega”⁹. Con el tiempo, este Juan de la Cosa llegaría a alcanzar la máxima fama como cartógrafo. Juan de la Cosa no era un marinero cualquiera, pues, además de propietario del barco y armador, parece ser que era el Maestre, o sea, el Primer Oficial, cosa de la que tengo dudas, como se expondrá más adelante; era consciente, por tanto, de la trascendencia que este viaje de descubrimiento podría tener, aunque, como plantea y demuestra la Dra. León Guerrero¹⁰ con declaraciones de distintos testigos en los Pleitos y otros datos, es posible que el aprendizaje y práctica cartográfica de Juan de la Cosa no comenzase antes del regreso del Primer Viaje, quizá por haber mostrado una clara afición y facilidad para ello. Juan de la Cosa podía navegar a bordo de la “Santa María” enrolado como simple marinero, como iba Cristóbal Quintero en la “Pinta” de la que era medio propietario con Martín Alonso, o Juan Niño, propietario de la “Niña” y Maestre, pero llevando como Capitán a Vicente Yañez Pinzón.

Al regresar a España, el martes 9 de Abril de 1493, Colón sale de Sevilla hacia Barcelona¹¹, donde se encuentran los Reyes y adonde llega hacia el día 21¹², haciéndoles entrega de *“un libro de toda su navegación y rumbos o caminos que había llevado o traído en aquel su descubrimiento y primer viaje para que se sacase un traslado que quedase en los archivos reales y después de trasladado quedaron en*

⁷ COLÓN, Cristóbal.(2006) “Diario”. Pág. 17. También se ha utilizado la edición de Julio GUILLÉN TATO, por los abundantes comentarios puramente náuticos que contiene, y la versión contenida en la *Colección Documental del Descubrimiento 1470-1506*. (1994) CO.DO.DES.Edición de Juan Pérez de Tudela. Madrid. CSIC y otros. Tomo I, Doc. Nº 36, pp. 108-245.

⁸ AGI. Patronato 295, Carp. 1ª, Doc. 20. Barcelona, 5 de septiembre de 1493. Carta de la Reina a Colón urgiéndole el envío de la Carta Náutica que prometió.

⁹ ALCALÁ GALIANO, Pelayo.(1892) *La carabela Gallega, o Santa María, o la nao Capitana de Colón*. Madrid. FERNÁNDEZ DE OVIEDO, Gonzalo.(1959) *Historia General y Natural de las Indias*. Edición de Juan PÉREZ DE TUDELA. Madrid. BAE. Cap. VI.

¹⁰ LEÓN GUERRERO, M. Montserrat.(2011) “Juan de la Cosa: piloto del Caribe”. En *Juan de la Cosa: La Cartografía Histórica de los Descubrimientos Españoles*. Jesús VARELA MARCOS, (Coord). Huelva. UNIA. págs.143-181.

¹¹ VARELA y LEÓN.(2003)pág. 157.

¹² *Ibíd.* pág. 157. Es sorprendente que en los Archivos del Ayuntamiento de Barcelona no haya un solo documento sobre la llegada de Colón a la ciudad.

enviárselo” como relata Las Casas¹³. Lo que no entregó fue la carta de navegar prometida; quizá, tras el naufragio, el reencuentro con Pinzón y el tremendo temporal entre las Islas Azores y la costa portuguesa no había tenido ni tiempo ni humor para terminarla de forma presentable a los Reyes; quizá tuviese miedo de que se perdiese en la Corte, dada la lógica curiosidad que despertaría. O ¿Le habían robado en la dulce estancia en Lisboa los parcelarios, incluso, algún fragmento mayor?

Cuando Colón llega a Barcelona, los Reyes ya tienen noticia de la llegada a Bayona de Galicia de Martín Alonso Pinzón el 18 de Febrero, confirmada por varios testigos en los Pleitos¹⁴; por eso mismo envían a Portugal el 22 de Abril a Lope de Herrera, contino y Alguacil de los Reyes, para ir suavizando las seguras tensiones que iban a producirse con la Corte de Lisboa¹⁵. Los nueve días de estancia de Colón en Lisboa, entrevistándose con el Rey y otros muchos personajes proporcionaban tiempo suficiente al espionaje portugués para averiguar muchas cosas a través de conversaciones con la tripulación y hasta para obtener una copia de las cartas de navegar que pudiese traer Colón ya confeccionadas. Por fin, el Almirante arriba a Palos, viaja a Sevilla y, por tierra, a Barcelona, llegando allí sobre el 20 de Abril de 1493,¹⁶ teniendo en ascuas a los Reyes y hasta dando tiempo a que Ruy Sande, Embajador de Portugal, llegue a Barcelona el 5 de Abril¹⁷ para empezar a hablar de posibles incumplimientos de los Tratados de Alcáçovas –Toledo y de los nuevos teatros de operaciones que se abren en el Atlántico.¹⁸

Con el paso de los años, y sin que sepamos si el original del “Diario” le fue devuelto alguna vez a Colón (y cómo pudo desaparecer), nos encontramos con que existe un extracto del mismo efectuado por el Padre Las Casas, de su puño y letra¹⁹. A continuación, tenemos este mismo Diario copiado, en general, literalmente y, otras, recortado hasta el punto de hacer perder el sentido de algunos párrafos, lo que también sucede en “La Historia de las Indias” del propio Las Casas. Queda,

¹³ LAS CASAS, B.(1986) *Historia de las Indias*. Tomo I. Cap. LXXXIII.

¹⁴Ibíd. Tomo I. Cap. LXXV, pág. 327 y en CO.DO.IN. *Pleitos Colombinos*. Tomo II, pág, 231.(Arias Pérez Pinzón), Tomo VIII, pág. 398 (Hernán Pérez Mateos), Tomo II, pág.154 (Juan de Moguer).

¹⁵LEÓN GUERRERO, M^a Montserrat.(2006).*Cristóbal Colón y su viaje de confirmación*. Valladolid. Ayuntamiento. pág.29.

¹⁶ Ibíd. pág. 26.

¹⁷Ibíd. pág. 26.

¹⁸VARELA MARCOS, Jesús.(1998) “Colón en Aragón”. En *La Corona de Aragón y el Nuevo Mundo: del Mediterráneo a las Indias*. Zaragoza. págs. 741-752.

¹⁹BIBLIOTECA NACIONAL. *Ms.li-30*. Madrid.

finalmente, la obra de Hernando Colón, “Historia del Almirante”, que también tuvo sus recortes y arreglos, aunque en este caso con un auténtico espíritu torticero para poder utilizarla en los Pleitos Colombinos.

Fray Bartolomé pudo hacer su resumen con el original o con una copia completa, expurgándolo, con su mejor buena voluntad, de cuanto creyó poco útil, aun cuando, a la vista paralela de los textos, da la sensación de que tuvo en la mano el original, pues en más de una ocasión se queja del escrito de Colón por su mala letra o cae en la cuenta de que un topónimo acaba de aparecer (el monte Caribatán, por ejemplo)²⁰, pero en multitud de ocasiones copia en primera persona para hacer patente que es Colón quien escribe o añade “dice el Almirante”. No es el caso de Hernando, que resume los hechos desdibujándolos lo justo y necesario para favorecer siempre la posición del Almirante y de la familia. Quizá sea posible hallar una justificación a estas diferencias: Hernando Colón, hombre de cultura enciclopédica, gran bibliófilo y bastante regular escritor, es un hijo que trata de defender a su padre de sus muchos enemigos y, también, y no menos importante, de sostener una posición social, unos privilegios, sobre todo, que continúen permitiendo a la familia vivir de “ser un Colón”; la diferencia con Fray Bartolomé de Las Casas está en que éste escribió, mejor o peor, para la Historia y sólo para ella, sin ningún interés personal.

En cualquier caso y teniendo en cuenta que ambos, Las Casas y Hernando Colón, comenzaron a redactar sus respectivas obras “*Historia de las Indias*” en 1527,²¹ en Puerto Plata, allá en La Española, y la “*Historia del Almirante*”, en Sevilla hacia 1536, siendo terminada hacia 1539²², hay que dar por bueno el dato de que en estas fechas existían aun, o el original y alguno de los “traslados”, incluso todos. Y por otra parte, en 1554, Luis Colón, nieto del Almirante, solicitó y obtuvo licencia para editar el “Diario”²³, aunque luego no lo hizo, pero habrá que suponerle en posesión de una copia, al menos; tal vez, algún ejemplar procedente de la Biblioteca de Hernando Colón.

²⁰ LAS CASAS, B. (1986).Op. Cit. Cap. LXIV.

²¹Vide HANKE, Lewis. Introducción a la *Historia de las Indias*. LAS CASAS, B. (1986). Tomo I. pág. XVIII

²²Vide ARRANZ, Luis. Introducción a la *Historia del Almirante*.COLÓN, H. (1988).pág. 42.

²³ FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, M. (1954). Op. Cit.

A continuación se exponen los tres textos en paralelo, día a día, para observar mejor las coincidencias y, en el caso de las discrepancias, poder suponer que, o bien Las Casas o bien Hernando Colón, podrían haber tenido alguna información adicional, que no es el caso de la falta de alguna noticia en cualquiera de los redactores, que podían haberla eliminado a su antojo si la juzgaban intrascendente o peligrosa para sus intereses, en el caso de Hernando Colón. En cualquier caso, y teniendo la seguridad de que los redactores gozaban de excelente memoria, no podemos olvidar que entre los hechos del Primer y Segundo Viaje (de los que no fueron testigos presenciales) y la redacción de las crónicas, habían transcurrido entre treinta y cinco y cuarenta y cinco años.

Es preciso señalar que lo que se expone es un extracto del texto de cada día eliminando cuanto no guarde relación con el naufragio, restos de la nao o del Fuerte de la Navidad, construido en parte con lo que se extrajo de los restos de la “Santa María” y obra sobre la que tengo serias dudas de que pasase más allá del tamaño de una barraca.

DOMINGO 23 DE DICIEMBRE

Diario del Primer Viaje

“...tenía por cierto que si aquella fiesta de Navidad pudiera estar en aquel puerto²⁴, viniera toda la gente de aquella isla que estimaba ya por mayor que Inglaterra²⁵, por verlos. Los cuales se volvieron todos con los cristianos a la población, la cual diz que afirmavan ser la mayor y la más concertada de calles que otras de las pasadas y halladas hasta allí, la cual diz que es de parte de la Punta Santa al sueste quasi tres leguas.....ya a la tarde, queriendo despedir, el rey les rogava que aguardasen hasta otro día, lo mismo todo el pueblo. Visto que

²⁴ Fernández de Navarrete introdujo una nota diciendo que este puerto era Guarico, lo cual es una equivocación, pues esta población, que hoy se denomina Cabo Haitiano, está situada al costado Leste de la Punta Santa, o Cabo Santo, que, años más tarde, se denominaría Punta Picolet. Esta pequeña población se encontraba muchísimo más cerca de los barcos fondeados en la Bahía de Acul, a menos de una legua, y no a tres leguas al Surl este, que son a las que se encontraba el poblado de Guacanagarí, y cuyo camino había sido recorrido por las barcas viendo bajos y escollos, según el propio Colón.

²⁵Una de las muchas exageraciones que hace Colón para llamar la atención del lector, (en este caso, es de suponer que los primeros serían los Reyes); la Isla Española no es pequeña, pero de ahí a compararla con Inglaterra va un buen trecho; ni siquiera con la cercana Cuba. La comparación es similar a la que hace en varias ocasiones con la altura de montañas, a las que declara tan altas, o más, que el Teide.

determinaban su venida, venieron con ellos mucho del camino, trayéndoles a cuestas lo qu'el cacique y los otros les avían dado hasta las barcas, que quedaban en la entrada del río”.

Historia de las Indias

Capítulo LVIII

“Tenía por cierto el Almirante que si aquella fiesta de Navidad pudiera estar en aquel puerto, que viniera toda la genta de esta isla, la cual estimaba ya por mayor que la de Inglaterra²⁶ y no se engañó. Hallaron las barcas en el camino muchas canoas con mucha gente que venían a ver a los cristianos del pueblo del dicho rey Guacanagarí, donde ellos iban, los cuales se tornaron con ellos a la población.....Entrados a la población hallaron que era la mayor y más bien ordenada de calles y casas que hasta entonces habían visto.....Vista su determinación de venirse, acompañáronles gran número de indios llevándoles a cuestas todas las cosas que el rey y los demás les habían dado, hasta las barcas que estaban en la orilla de un río.”

Historia del Almirante

Capítulo XXXII

“....siendo ya tarde y queriéndose ir, lo envié a tierra, en la barca, muy honradamente, e hice disparar muchas lombardas. Puesto en tierra, subió a sus andas y se fue con más de doscientos hombres. Un hijo suyo era llevado en hombros por un hombre muy principal; mandó dar de comer a todos los marineros y demás gente de los navíos que halló en tierra, y ordenó que se les hiciera mucho agasajo. Después, un marinero que lo halló en el camino me dijo que todas las cosas que yo le había dado, las llevaba delante de aquel un hombre muy principal y que el hijo no iba con aquel sino que le seguía un poco detrás, con otros tantos hombres; y con una compañía casi igual caminaba a pie un hermano, apoyado en los brazos de dos

²⁶ En la nota anterior hemos calificado de exagerada la comparación del tamaño de la Isla Española con el de Inglaterra, aun cuando la redacción deja cierta duda sobre si se refiere a la población o a la superficie. En este párrafo de las Casas, “por mayor que la de”, se refiere claramente a la población, lo cual tampoco deja de ser una exageración. Cualquier población prehistórica precisa territorios muchísimo mayores que una población “urbanizada” aunque sea en forma elemental: luego, a igual territorio, mucha menos población.

hombres principales; también a éste le había dado yo algunas cosillas cuando fue a las naves después que su hermano.”

LUNES 24

Diario del Primer Viaje

“Lunes, antes de salir el sol levantó las anclas con viento terral.....Quien oviere de entrar en la Mar de Santo Thomé, se debe meter una buena legua sobre la boca de la entrada sobre una i[s]leta llana que en el medio ay, que le puso nombre la Amiga, llevando la proa en ella.Y después que llegare a ella con el tiro de una piedra, pase de la parte del Oueste y quédele ella al Leste y se llegue a ella y no a la otra parte, porque viene una restringa muy grande del Oueste, e aun en la mar fuera della hay unas tres bajas, y esta restringa a la Amiga un tiro de lombarda, y entre medias pasará y hallará a lo más bajo siete brazas y cascajos abajo, y dentro hallará puerto para todas las naos del mundo, y que estén sin amarras.²⁷Otra restringa y bajas vienen de la parte del Leste a la dicha Isla Amiga, y son muy grandes, y salen en la mar mucho, y llega hasta el cabo quasi dos leguas; pero entr’ellas pareció que avía entrada a tiro de dos lombardas de la Amiga y al pie del Monte Caribatan²⁸, de la parte del güeste, ay un muy buen puerto²⁹ y muy grande.³⁰”

Historia de las Indias

Capítulo LVIII

Lunes 24. *“Antes de salido el sol mandó levantar las anclas con el viento terral para ir a ver a Guacanagarí, cuyo pueblo debía, creo yo, de estar de aquel Puerto y Mar de Santo Tomé obra de cuatro a cinco leguas”.....*

²⁷Otra exageración. La bellísima y modesta Bahía de Acul, que tal es su nombre actual, es un buen surgidero de no muy fácil acceso y peor salida en el que no entrarían con comodidad más de doce barcos del tamaño de la “Santa María”.

²⁸El llamar Caribatan a lo que hoy es la “Morne du Cap” o Punta Picolet, se le debió ocurrir a Colón cuando estaba escribiendo en el Diario el día 19, pues no hay ninguna referencia anterior, y llevaba viendo el monte desde el día tres o cuatro de Diciembre: quizá llevase metido en el oído la palabra “caribe” o alguna similar que le hizo poner ese nombre.

²⁹Hoy se denomina Puerto Francés, situado entre la Punta de las Tres Marías y Morro Roxo.

³⁰El Profesor Jesús VARELA MARCOS pone una nota a pie de página en su “Diario de Colón”, (pág 122), elogiando las magníficas instrucciones del Almirante para entrar o salir de la Bahía de Acul, que, a decir verdad, son impecables desde el punto de vista de la navegación. Si Colón escribió esto aquí, puede suponerse que también lo hizo en todos los puntos en los que recaló y tuvo problemas similares, porque así es como se redacta un Diario de Navegación, más, en un viaje de descubrimiento y, más aún, habiéndoselo prometido a los Reyes, sin olvidar por un momento que el primer interesado en esos datos era él mismo. ¿Dónde dejó Fray Bartolomé todos estos importantes recortes?

Historia del Almirante

Capítulo XXXIII

“Continuando el Almirante lo que sucedió, dice que el lunes 24 de Diciembre, hubo mucha calma, sin el menor viento excepto un poco que le llevó desde la Mar de Santo Tomás a la Punta Santa, junto a la cual estuvo cerca de una legua hasta que pasado el primer cuarto que sería una hora antes de la media noche se fue a descansar porque hacía ya dos días y una noche que no había dormido; y por haber calma el marinero que tenía el timón lo entregó a un grumete del navío; lo cual, dice el Almirante, yo había prohibido en todo el viaje, mandándolos que con viento o sin viento no confiaran nunca el timón a los mozos. A decir la verdad yo me creía seguro de bajos y de escollos, porque el domingo que yo envié las barcas al rey, habían pasado al Este de la Punta Santa unas tres leguas y media y los marineros habían visto toda la costa y las peñas que hay desde la Punta Santa al Este Sudeste por tres leguas, y también visto por donde se podía pasar. Lo cual en todo el viaje yo no hice; y quiso Nuestro Señor que, a media noche, hallándome echado en el lecho, estando en calma muerta y el mar tranquilo como el agua de una escudilla, todos se fueron a descansar dejando el timón al arbitrio de un mozo. De donde vino que, corriendo las aguas llevaron la nave muy despacio encima de una de dichas peñas, las cuales, aunque era de noche sonaban de tal manera que a distancia de una legua larga se podían ver y sentir. Entonces el mozo que sintió arañar el timón y oyó el ruido comenzó a gritar alto; y oyéndole yo me levanté pronto porque antes que nadie sentí que habíamos encallado en aquel paraje. Muy luego, el patrón de la nave a quien tocaba la guardia, salió y le dije a él y a los otros marineros que, entrando en el batel que llevaba fuera de la nave y tomada un ancla la echasen por la popa. Por esto, él y otros muchos entraron en el batel, y pensando yo que harían lo que les había dicho, bogaron adelante huyendo con el batel a la carabela que estaba a distancia de media legua. Viendo yo que huían con el batel, que bajaban las aguas y que la nave estaba en peligro hice cortar pronto el mástil y aligerarla lo más que se pudo para ver si podíamos sacarla fuera. Pero bajando más las aguas la carabela no pudo moverse por lo que se ladeó algún tanto y se abrieron nuevas grietas y se llenó toda por debajo de agua. En tanto llegó la barca de la carabela para darme socorro, porque viendo los marineros de aquella que huía del batel, no quisieron recogerlo por cuyo motivo fue obligado a volver a la

nave. No viendo yo remedio alguno para poder salvar ésta me fui a la carabela para salvar a la gente. Como venía el viento de tierra, había pasado ya gran parte de la noche y no sabíamos por dónde salir de aquellas peñas, temporicé con la carabela hasta que fue de día y muy luego fui a la nao por de dentro de la restringa, habiendo antes mandado el batel a tierra con.....al rey Guacanagarí.....de haber perdido la nave frente a su pueblo a legua y media de la restringa.”

MARTES 25 DE DICIEMBRE

Diario del Primer Viaje

“Navegando con poco viento el dia de ayer desde la Mar de Sancto Thomé hasta la Punta Sancta, sobre la cual a una legua estuvo así hasta pasado el primer cuarto, que serían onze oras de la noche, acordó echarse a dormir, porque avía dos días y una noche que no avía dormido. Como fuese calma el marinero³¹ que gobernava la nao acordó irse a dormir y dexó el gobernario a un moço grumete lo que mucho siempre había el Almirante prohibido en todo el viaje, que oviese viento o que oviese calma; conviene, a saber, que no dexasen gobernar a los grumetes. El Almirante estaba seguro de baxos y de peñas porqu’el domingo, cuando envió las barcas a aquel rey, avian pasado al leste de la dicha Punta Sancta bien tres leguas y media y avía[n] visto los marineros toda la costa y los baxos que ay desde la dicha Punta Sancta al leste sueste, bien tres leguas, y vieron por donde se podía pasar, lo que todo este viaje no hizo. Quiso Nuestro Señor que a las doze oras de la noche, como avían visto acostar y reposar el Almirante y vían que era calma muerta y la mar como en una escudilla, todos se acostaron a dormir, y quedó el governallo en la mano de aquel muchacho, y las aguas que corrían llevaron la nao sobre uno de aquellos bancos. Los cuales, puesto que fuesse de noche, sonavan que de una grande legua se oyeran y vieran, y fue sobre él tan mansamente, que casi no se sentía. El moço, que sintió el gobernalle y oyó el sonido la mar, dio bozes, a las cuales salió el Almirante, y fue tan presto que aún ninguno había sentido qu’estuviesen encallados. Luego, el maestre de la nave, cuya era la guardia, salió, y díxoles el Almirante a él y a los otros que halasen el batel que traían por popa y tomasen un ancla y la echasen

³¹ No estoy completamente de acuerdo con la opinión del Profesor Varela, que cree que este marinero era Juan de la Cosa. Un Maestre no es un marinero sino un oficial, y no coge la barra del timón salvo emergencia. Quizá se había ido a dormir antes, aunque si era su guardia, no tenía excusa. Este asunto en torno al presunto Juan de la Cosa, su identificación y su responsabilidad será tratado más adelante en distintos Capítulos.

por popa, y él, con otros muchos saltaron en el batel y pensaba el Almirante que hazían lo que les avía mandado. Ellos no curaron sino de huir de la caravela, que estaba a barlovento media legua. La carabela no los quiso resçebir, haziéndolo virtuosamente, y por esto volvieron a la nao; pero primero fue a ella la barca de la carabela. Quando el Almirante vido que se huían y que era su gente, y las aguas menguaban y estaba ya la nao la mar de través, no viendo otro remedio mandó cortar el mástel y alijar de la nao todo cuanto pudieron para ver si podían sacarla. Y como todavía las aguas menguasen, no se pudo remediar, y tomó lado hazia la mar traviesa, puesto que la mar era poca o nada y entonces se abrieron los conventos y no la nao.³² El Almirante fue a la carabela para poner en cobro la gente de la nao en la carabela, y como ventase ya ventezillo de la tierra y también aún quedaba mucho de la noche, ni supiesen cuánto duravan los bancos, temporejó a la corda hasta que fue de dia, y luego fue a la nao por de dentro de la restringa del banco. Primero avía enviado el batel a tierra con Diego de Arana de Córdoba³³ y Pero Gutiérrez, repostero de la Casa Real, a hazer saber al rey que lo avía enviado a convidar y rogar el sábado que se fuese con los navíos a su puerto, el cual tenía su villa adelante, obra de una legua y media del dicho banco; el cual, como lo supo, dizen que lloró, y envió toda su gente de la villa con canoas muy grandes y muchas a descargar todo lo de la nao. Y así se hizo y se descargó todo lo de las cubiertas en muy breve espacio; tanto fue el grande aviamiento y diligencia que aquel rey dio. Y él con su persona, con hermanos y parientes, estaban poniendo diligencia, así en la nao como en la guarda de lo que se sacava a tierra, para que todo estuvie[se] a muy buen recaudo. De cuando en cuando enviava a unos de sus parientes al Almirante llorando a lo consolar, diciendo que no reszibiese pena ni enojo, qu'el le daría cuanto tuviese. Certifica el Almirante a los Reyes que en ninguna parte de Castilla tan buen recaudo en todas las cosas se pudiera poner sin faltar una agujeta. Mandó poner todo junto con las casas entretanto que se vaziavan algunas casas que quería dar, donde se pusiese y guardase todo. Mandó poner hombres armados en rededor de todo, que velasen toda la noche....

³² LAS CASAS, B. (1986). Op. Cit. Cap. LIX *conventos son las vagas que hay entre costilla y costilla*, aunque GUILLÉN, J. (1990). Op. Cit. pág. 157 opina que se refiere a los *comentos* o sea, la unión de las tracas del forro entre sí. Estos pormenores se estudiarán con todo detalle en el Capítulo del Naufragio.

³³ Alguacil de la Armada y primo de Beatriz Rodríguez de Arana, amante de Colón y madre de su hijo Hernando.

Historia de las Indias

Capítulo LIX

Martes 25 de Diciembre. Anduvo este día lunes, y un pedazo de la noche que llamamos Nochebuena de Navidad, Así que anduvo ese día y parte de esa noche con poco viento, casi calma, hasta llegar una legua o legua y media del pueblo del rey Guacanagarí, tanto verlo deseaba y él, que iba no con menor deseo y ansia.

Estando sobre cierta punta de la tierra, hasta dado el primer cuarto de las velas que sería a las once de la noche, velando siempre el Almirante, viendo que no andaba nada y la mar era como en una escudilla, acordó de echarse a dormir de muy cansado y que había de dos días y una noche que sin dormir estaba desvelado. De que vido el marinero que gobernaba que el Almirante se acostaba para dormir, dio el gobernario a un mozo grumete y fuese también a dormir, lo que el Almirante siempre prohibió en todo el viaje, que ni con calma ni con viento no diesen los marineros el gobernario a los grumetes, [lo mismo hicieron todos los marineros, visto que el Almirante reposaba y que la mar era calma]. El Almirante se había acostado por estar seguro de bancos y de peñas, porque, cuando el domingo envió las barcas al rey Guacanagarí habían visto la costa todos los marineros y los bajos que había y por dónde se podía pasar desde aquella punta al pueblo del rey dicho, lo que no habían hecho en todo el viaje. Quiso Nuestro Señor que a las doce de la noche, que las corrientes que la mar hacía llevaron la nao sobre un banco sin que el muchacho que tenía el gobernario lo sintiese, aunque sonaban bien los bajos, que los pudiera oír de una legua.

El mozo sintió el gobernario tocar en el bajo y oyó el sonido de la mar, y dio voces, a las cuales levantóse primero el Almirante, como el que más cuidado siempre tenía, y fue tan presto que aún ninguno había sentido que estaban encallados; levantóse luego el maestro de la naocuyo era aquel cuarto de la vela; mandóle luego el Almirante y a todos los marineros que halasen el batel o barca que traían por popa [y que tomasen un ancla y la echasen por popa, porque por aquella manera pudieran con el cabrestante sacar la nao]; el cual, con los demás, saltaron al batel, y temiendo el peligro, quítanse de ruido y vanse huyendo a la carabela, que estaba de barlovento, que quiere decir hacia la parte de donde viene el viento, media legua. El Almirante, creyendo que habían hecho lo que les había mandado, confiaba de por

allí presto tener remedio; pero cuanto ellos lo hicieron de malvadamente, lo hicieron de bien, fiel y virtuosamente los de la carabela, que no los quisieron recibir y los defendieron la entrada; luego a mucha priesa, los de la carabela saltaron en su barca y vinieron a socorrer al Almirante y a remediar la nao; los otros vinieron aún después, con su confusión y vergüenza. Antes que los unos y los otros llegasen, desde que vido el Almirante que huían dejándole en tan gran peligro y que las aguas menguaban y la nao estaba ya con el mar de través, no viendo otro remedio, mandó cortar el mástel y alijar de la nao todo cuanto pudieron para la alivianar y ver si podían sacarla; pero como las aguas menguaban de golpe, cada rato quedaba la nao más en seco, y así no la pudieron remediar, la cual tomó lado hacia la mar traviesa; puesto que la mar era poca por ser calma, con todo se abrieron los conventos, que son los vagos que hay entrecostillas y costillas y no se abrió la nao.....el Almirante fue a la carabela para llevar y salvar la gente de la nao y como avivase ya el viento y quedase aún gran pedazo de noche por pasar y no supiese que tanto se extendía el banco acordó de andar barloventeando hasta que fuese de día. Estaba de donde la nao se perdió la población del rey Guacanagarí legua y media;....llegaron las canoas e infinita gente a la nao; diéronse tanta priesa a descargar que en muy breve espacio la descargaron....puso hombres armados así para el descargo de la nao como en la guarda de todas las cosas que se sacaban y ponían en tierra, que no faltase una punta de alfiler, como no faltó cosa chica ni grande

Historia del Almirante

No hay epígrafe referente al día 25, quedando el relato de esta fecha unido al del día 24.

MIERCOLES 26 DE DICIEMBRE

Diario del Primer Viaje

“Oy, al salir el sol, vino el rey de aquella tierra, qu’estava en aquel lugar, a la carabela Niña donde estaba el Almirante y quasi llorando le dixo.....Después que acabaron (de comer), llevó a la playa al Almirante , y el Almirante envió por un arco turquesco y un manajo de flechas, y el Almirante hizo tirar a un hombre de su compañía que sabía d’ello.....Mandó el Almirante tirar una lombarda y una

espingarda y viendo el efecto que su fuerçahazian y lo que penetraban, quedó maravillado. Y quando su gente oyó los tiros cayeron todos en tierra....y cognosçió que Nuestro Señor avía hecho encallar allí la nao porque hiziese allí asiento.....Porque es cierto que si yo no encallara, que yo fuera de largo sin surgir en este lugar porque está metido acá dentro de una grande baía y en ella dos o más restringas de baxas. Ni este viaje dexara aquí gente, ni aunque yo quisiera dexarla no les pudiera dar tan buen aviamiento ni tantos pertrechos ni tantos mantenimientos ni adereço para fortaleza.....Agora tengo ordenado de hazer una torre y fortaleza, todo muy bien, y una grande cava, no porque crea que haya esto menester por esta gente, porque tengo por dicho que con esta gente que yo traigo sojuzgaría toda esta isla, la cual creo que es mayor que Portugal, y más gente al dobro; mas son desnudos y sin armas y muy cobardes fuera de remedio.....y así ternán tablas para hazer toda la fortaleza d'ellas y mantenimientos de pan y vino para más de un año, y simientes para sembrar, y la barca de la nao, y un calafate, y un carpintero, y un tonelero.....Concluye el Almirante diciendo que de todo lo que en la nao había no se perdió una agujeta ni tabla ni clavo porque ella quedó sana como cuando se partió, salvo que se cortó y rajó algo para sacar la vasija y todas las mercaderías y pusiéronlas todas en tierra y bien guardadas....”

Historia de las Indias

Capítulo LX

“Otro día, miércoles, día de San Esteban, 26 de Diciembre, vino el rey Guacanagarí a ver al Almirante que estaba en la carabela Niña, lleno de harta tristeza.....Llevó al Almirante a la playa y el Almirante envió por un arco turquesco y un manojo de flechas que llevaba de Castilla y hizo tirar a un hombre....Mandó el Almirante tirar una lombarda y una escopeta o espingarda, que entonces así se llamaba, y viendo el efecto que hacían y lo que penetraban, quedó el rey maravillado, y la gente, oyendo el tronido de los tiros, cayeron todos en tierra espantados....y cognosçió que Nuestro Señor le había hecho merced en que allí encallase la nao porque allí hiciese asiento;.....y bien es verdad que mucha gente desta que va aquí me habían rogado que les quisiese dar licencia para quedarse. Agora tengo ordenado hacer una torre y fortaleza, todo muy bien, y una gran cava no porque crea que haya esto menester.....”

Historia del Almirante

Capítulo XXXIV

“Llegó el rey principal de aquella Isla a la carabela del Almirante.....el Almirante le mostró nuestras armas, diciendo que con aquellas lo defendería. Se asombró mucho viendo nuestra artillería, la que les daba tanto miedo que caían a tierra como muertos, cuando oían el estruendo.....olvidó el dolor de la perdida nave, pareciéndole que Dios lo había permitido para que hiciese allí un pueblo.....se le ofrecían muchos diciendo que se quedarían gustosos....Por lo que resolvió el Almirante fabricar un fuerte con la madera de la nave perdida,de la que ninguna cosa dejó que no sacase fuera y no llevara todo lo útil”.

JUEVES 27 DE DICIEMBRE

Diario del Primer Viaje

“En saliendo el sol, vino a la carabela el Rey de aquella tierra.....le rogava que no se fuese; y comieron con el Almirante el Rey y un hermano suyo y otro su pariente muy privado, los cuales dos le dixeron que querían ir a Castilla con él. Estando en esto vinieron [ciertos indios con nuevas, diciendo] cómo la carabela Pinta estaba en un rio al cabo de aquella isla; luego envió el cacique allá una canoa y en ella el Almirante un marinero”

Historia de las Indias

Capítulo LXI

...”luego de mañana, saliendo el sol, vino el rey Guacanagarí a la carabela a visitar al Almirante....Comió con el Almirante el Rey y un hermano suyo y otro que parecía pariente y privado suyo, y le dezian que querían irse a Castilla con él. Estando en esto vinieron ciertos indios con nuevas diciendo que la carabela Pinta que tenía Martín Alonso Pinzón y con que se había ausentado o alzado, estaba en un rio al cabo de esta isla o lejos de allí...mandando que una canoa esquifada de remos fuese luego a buscar la carabela....envió con ella el Almirante un marinero con sus cartas de amor a Martín Alonso, disimulando el apartamiento.....En este tiempo se determinó el Almirante de dejar allí alguna gente por algunas razones....Y acordó que se hiciese una fortaleza de la tablazón, madera y clavazón de la nao con su cava

en derredor,.....Mandó, pues, luego a toda su gente dar muy gran priesa, y el rey mandó a susvasallos que le ayudasen yque en obra de diez días nuestra fortaleza quedó muy bien hecha.....púsole por nombre la Villa de la Navidad....y así hasta hoy se llama aquel Puerto de la Navidad.

Tornó la canoa y el marinero que habían ido en busca de Martín Alonso y de su carabela, y dijo que habían andado más de veinte leguas y no lo hallaron”....

Historia del Almirante

Capítulo XXXIV

“A esto ayudó mucho que al día siguiente, que fue jueves, a 27 de Diciembre, vino nueva de que la carabela Pinta estaba en el río hacia el cabo de Levante, en la Isla.....Estando ya para partir el Almirante, trató con el rey acerca de los caribes, de quienes se lamentan y tienen gran miedo.....hizo disparar una lombarda al costado de la nave, que atravesó a ésta de una banda a otra y la pelota cayó al agua, de lo que recibió el cacique mucho espanto....dejaba el gobierno de la fortaleza y de treinta y nueve hombres, con muchas mercancías y mantenimientos, armas y artillería, con la barca de las nave, y carpinteros, calafates y con todo lo demás necesario para cómodamente poblar, esto es, médico, sastre, lombardero y otras personas. Después, con mucha diligencia, se preparó para venir derecho a Castilla, sin más descubrir, temiendo que, pues ya no le quedaba más que un solo navío le sucediera cualquier desgracia que diese motivo....

Estando ya para partir el Almirante.....hizo disparar una lombarda al costado de la nave, que atravesó de una banda a otra y la pelota cayó al agua.....hizo también mostrarle todas nuestras armas y cómo herían....luego le recomendó mucho a Aranay de treinta y nueve hombres, con muchas mercancías y....

VIERNES 28 DE DICIEMBRE

Diario del Primer Viaje

“Para dar orden y priesa en el acabar de hazer la fortaleza y en la gente que en ella avía de quedar, salió el almirante a tierra y parecióle que el rey le avía visto cuando iba en la barca”....

Historia de las Indias

Capítulo LXII

Jueves 28 de Diciembre³⁴. *“Para dar prisa en el acabamiento del edificio de la fortaleza y dar orden en lo demás que se debía hacer, salió el Almirante en tierra de la carabela (donde siempre por la mayor parte dormía)”*

Historia del Almirante

No hay anotaciones hasta el 4 de Enero, fecha de salida de Colón de la Bahía.³⁵

SÁBADO 29 DE DICIEMBRE

Diario del Primer Viaje

En saliendo el sol, vino a la carabela un sobrino del rey.....le dixo que a cuatro jornadas avía una isla al Leste que se llamava Guarionex y otras...en las cuales había infinito oro.....

DOMINGO 30 DE DICIEMBRE

Diario del Primer Viaje

“y estando así vino un indio diciendo que avía dos días que dexara la carabela Pinta al leste en un puerto. Tornose el Almirante a la carabela, y Viçeinte Anos, capitán d’ella, afirmó que avía visto ruibarbo, y que lo avía en la isla Amigay dize que no quiere partirse hasta que oviera visto toda aquella tierra que iba

³⁴ Es un error en el manuscrito de Las Casas; el día de la semana era el viernes.

³⁵ No encuentro una explicación plausible al hecho de que falten las anotaciones de siete días en el relato de Hernando Colón. Teniendo en cuenta que habían transcurrido unos cuarenta y tres años entre la redacción del *Diario* y la de la *Historia del Almirante*, podría suceder que se hubiesen perdido algunas hojas, aunque esto, tal vez, lo habría indicado en el texto. Otra posibilidad sería que en esas páginas estuviese la lista completa de los treinta y nueve hombres que se quedaron, quizá, no tan voluntariamente; podría haber detalles personales de su comportamiento en el naufragio que pudiesen ser utilizados en los Pleitos Colombinos en los que estaba metido. En cualquier caso, reconozco que ninguna de las dos razones tiene suficiente fuerza y que todo son conjeturas. Aunque en aquellos días de muchos nervios y trabajo muy duro en el Fuerte, en los que, quizá, Colón se excedió haciendo trabajar a hidalgos, además de al resto de la gente, consiguió ganarse aún más enemistades de las que ya tenía. Si fueron recogidas en el *Diario*, puede que Hernando soslayase las informaciones que pudiesen perjudicar a la familia, pero Las Casas no se saltó esas fechas ni en el extracto del *Diario* ni, más tarde, en la *Historia*.

En el Capítulo dedicado al Estudio Arqueológico se exponen otras ideas. Vide pág. 8 de dicho Estudio.

hazia el leste, y andarla toda por la costa, por saber también (diz que) el tránsito de Castilla a ella, para traer ganados y otras cosas Más como oviese quedado con un solo navío, no le parecían razonable cosa ponerse a los peligros que le pudieran ocurrir descubriendo. Y quexábase que todo aquel mal e inconveniente [provenía de] averse apartado d'el la carabela Pinta”.

Historia de las Indias

Capítulo LXII

“...salió el Almirante a comer a tierra y llegó a tiempo que habían entonces llegado cinco reyes sujetos a este gran señor Guacanagarí....dos de aquellos reyes acompañaron al Almirante al embarcadero....fuese a la carabela el Almirante a dormir, como solía, y halló a Vicente Yañez, capitán della, que afirmaba haber visto ruibarbo y que lo había también en la isleta que estaba a la entrada de la Mar de Santo Tomás,....Envió la barca a la isleta y trajeron un serón”

MARTES 1 DE ENERO DE 1493

Diario del Primer Viaje

“A media noche despachó la barca que fuese a la isleta Amiga para traer el ruibarbo....Vino la canoa que fue a saber de la Pinta, y el marinero, y no la hallaron. Dixo aquel marinero que a veinte leguas de allí avían visto un rey que traía en la cabeça dos grandes plastas de oro.....También la especiería que comen (dize el Almirante) es mucha y más vale que pimienta y manegueta...”

Historia de las Indias

Capítulo LXIII

“...por ende, acabada la fortaleza, mandó aparejar la carabela y tomar agua y leña y todo lo que para su tornaviaje pareció serle necesario. Verdad es que, según el dice, no quisiera partirse para volver a España hasta que hubiera costado y visto toda esa tierra que le parecía ir al leste mucho grande.....pero no lo osó acometer por parecerle que no teniendo más que una carabela, según los peligros que le podían suceder, navegar más por mar y tierra no conocida, no era cosa razonable. Quejábase mucho de Martín Alonso en haberle dejado, porque destos

inconvenientes había sido causa. Eligió para quedar en aquella tierra y en aquella fortaleza e villa de la Navidad, los más voluntarios y alegres.....Dejóles por capitán a Diego de Arana, natural de Córdoba y escribano y alguacil con todo su poder cumplido....Dejó entre aquella gente un çurijano, ...un carpintero de ribera,un calafate y un tonelero, un artillero o lombardero bueno,.....un sastre....todos los demás eran buenos marineros,....bizcocho y vino y de los bastimentos que tenía para se sustentar un año, ...semillas....y todas las mercaderías y rescates....y mucha artillería y armas....la barca....”

MIERCOLES 2 DE ENERO

Diario del Primer Viaje

“Salió de mañana en tierra para se despedir del rey Guacanagarí y partirse en el nombre del Señor, y dióle una camisa suya, y mostrole la fuerça que tenían y efecto que hazían las lombardas, por lo que mandó armar una y tirar al costado de la nao que estaba en tierra, porque vino a propósito de platicar sobre los caribes, con quien tienen guerra, y vido hasta donde llegó la lombarda y como pasó el costado de la nao y fue muy lexos la piedra por la mar. Hizo hazer también una escaramuça con la gente de los navíos armada, diciendo al cacique que no oviese miedo a los caribes aunque viniesen. Todo esto diz que hizo el Almirante porque tuviese por amigos a los cristianos que dexava, y por ponerle miedo que los temiese.....Embarcóse el Almirante con propósito de se partir luego, más el viento no le dio lugar.....”

Historia de las Indias

Capítulo LXIV

“Miércoles a 2 de Enero salió en tierra para se despedir del rey.....para esto hizo hacer una escaramuza a la gente de los navíos que allí tenía con sus armas y hizo tirar muchos tiros de artillería con mucho regocijo.....Antes de que la nao se deshiciese había hecho asestar una lombarda al costado de ella y, de la otra parte, muchos pasos fue la piedra por la mar...”

JUEVES 3 DE ENERO

Diario del Primer Viaje

“No partió oy porque anoche diz que vinieron tres de los indios que traía de las islas que se avían quedado, y dixéronle que los otros y sus mujeres vernían al salir el sol. La mar también fue algo alterada y no pudo la barca estar en tierra; determinó partir mañana, mediante la gracia de Dios”

VIERNES 4 DE ENERO

Diario del Primer Viaje

“Saliendo el sol, levantó las anclas con poco viento, con la barca por proa el camino del norueste para salir fuera de la restringa, por otra canal más ancha de la que entró, la cual y otras son muy buenas para ir por delante de la villa de la Navidad, y por todo aquello el mas baxo fondo que halló fueron tres braças hasta nueve, y estas dos van de norueste al sueste, según aquellas restringas eran grandes que duran desde el Cabo Sancto hasta el Cabo de la Sierpe, que son más de seis leguas, y fuera en la mar bien tres, y sobre todo en el Cabo Santo a una legua, no hay más de ocho braças de fondo, y dentro del dicho cabo, de la parte del leste, ay muchos baxos y canales para entrar por ellos, y toda aquella costa se corre noruestesueste y es toda playa y la tierra muy llana hasta bien cuatro leguas la tierra adentro. Después ay montañas muy altas, y es toda muy poblada de poblaciones grandes y buena gente según se mostraban con los cristianos. Navegó así al leste, camino de un monte muy alto que quiere parecer isla, pero no lo es, porque tiene participación con tierra muy baxa, el cual tiene forma de un alfanequemuy hermoso³⁶, al que puso por nombre monte Christo, el cual está justamente al leste de el Cabo Santo, y avrá diez y ocho leguas. Aquel día por ser el viento muy poco no pudo llegar al monte Christi con seis leguas. Halló quatro isletas de arena muy baxas con una restringa que salía mucho al norueste y andava mucho al sueste. Dentro hay un grande golpho que va desde el dicho monte al sueste bien veinte leguas, el cual debe ser todo de poco fondo y muchos bancos, y dentro d’el, en toda la costa, muchos ríos no navegables, aunque aquel marinero que el Almirante envió con la canoa a saber nuevas de la Pinta, dixo que el vido un rio en el cual

³⁶ Alfaneque: tienda de campaña de origen árabe, cilindro-cónica y de bastante altura.

podían entrar naos. Surgió por allí el Almirante seis leguas del monte en diez y nueve braças, dando la vuelta a la mar por apartarse de muchos baxos y restringas que por allí avía ,donde estuvo aquella noche.Da el Almirante aviso de que el que oviere de ir a la villa de Navidad, que cognosciere a Monte Christo, debe meterse en la mar dos leguas, etcétera, pero porque ya se sabe la tierra y más por allí no se pone aquí .Concluye que Cipango estaba en aquella isla y que hay mucho oro y especiería y almáçiga y ruibarbo.”

Historia de las Indias

Capítulo LXIV

“....saliendo el sol con la gracia de Dios, mandó levantar anclas con poco viento,con la barca por proa el camino del norueste por salir de la restringa y bajos que por allí había y dice que toda aquella costa se corre NoruesteSueste y es toda playa y la tierra llana hasta bién cuatro leguas la tierra adentro...”

Historia del Almirante

“Viernes al salir el sol,4 de Enero,el almirante desplegó las velas, con las barcas por la proa hacia el Noroeste, para salir de aquellas peñas y bajos que había en la parte donde dejó el pueblo de cristianos llamado por él, Puerto de la Navidad,en memoria de que tal dia había bajado a tierra,salvándose del peligro del mar, y dando principio a dicha población. Las mencionadas rocas y peñas duran desde el Cabo Santo al Cabo de la Sierpe, que hay seis leguas y salen al mar más de tres leguas. Toda la costa hacia el Noroeste y Sueste es playa y tierra llana hasta cuatro leguas del interior, donde luego hay altos montes e infinitos pueblos, grandes, comparados a los de otras islas.

Después navegó hacia un alto monte al que puso nombre de Monte Christo, que está diez y ocho leguas al Este de Cabo Santo; de tal modo que quien quiera ir a la villa de Navidad, después que descubra Monte Christo, que es redondo como un pabellón, y casi como un peñasco, debe entrarse en el mar dos leguas lejos de aquel, y navegar al Oeste hasta que halle el mencionado Cabo Santo; entonces quedará distante la villa de la Navidad cinco leguas, y entrará por ciertas canales que hay entre los bajos que están delante. El Almirante juzgóconveniente mencionar estas señales para que se supiese donde estuvo el primer pueblo y tierra de cristianos que

se fundó en aquel mundo occidental. Después que con vientos contrarios navegó más al este de Monte Christo, el domingo por la mañana...”

Carta de Colón a los Reyes, de fecha 4 de marzo de 1493³⁷

“...así por aver ya fallado lo más de lo que yo deseaba, como porque ya no tenía sino una carabela³⁸, que la nao que yo llevé avía dexado con la gente en la villa de la Navidad de Vuestras Altezas, fortaleciéndose en ella; como después avía otra carabela....(forta)lezla cual agora ésta debe estar acavada del todo y hordenado que....dexase en ella, en posesión de la villa de Navidad y la gente que yo traía en la nao y algunas de las carabelas, probeidos de mantenimientos para más de una año y muy mucha artillería y muy sin peligro de nadie....a la vuelta abrá hallándola gente que yo allá dexé otras mil cosas de gran sustancia porque así les dexé uncargado³⁹; y les dexé barca y aparejos para ello y para facer barcas y fustas y maestros de todas artes de mar...”

2. Otros textos de la época

Durante todo el siglo XVI hay una pléyade de historiadores, de renombre internacional, que cubren la Historia del Descubrimiento, en general, dentro de otras obras de carácter general. Lo más frecuente es que se recoja la totalidad de la Conquista y Colonización de América, porque están escritas en la segunda mitad del siglo y las epopeyas de Méjico y de Perú comienzan a desplazar bastante lo que es el hecho puro del Primer Viaje y Descubrimiento.

Se han seleccionado unos cuantos textos de los que pueden desprenderse algunos detalles del naufragio, de la construcción del Fuerte de la Navidad y de la tragedia encontrada un año después, comprobando que todos los textos están basados en Las Casas, que, en muchos casos, está copiado literalmente y las Relaciones de extranjeros, son, simplemente, imaginadas.

³⁷RUMEU DE ARMAS, A. (1989). Tomo II. págs. 435 a 443.

³⁸VARELA MARCOS, J.(1998)“Colón-Pinzón, una sociedad para el Descubrimiento”. En *Descubrimientos y Cartografía II*. Tordesillas. IEIP, SIDC.págs. 15-30.

³⁹ Colón parece querer hacerse perdonar los problemas derivados del naufragio dejándoles tantos víveres que, al final, después de salir de Azores, se quejará de que apenas tienen qué comer, aunque tampoco contaba con esa detención imprevista.

- Historia General de los Hechos de los Castellanos en las Islas y Tierra firme del Océano de Antonio de Herrera y Tordesillas.⁴⁰

DECADA I. LIBRO I.

Capítulo XV

“..notaron que la mar crecía y descrecía mucho más que en otro puerto de los que allí habían visto y el Almirante lo achacaba a las muchas islas y la marea era al revés que en Castilla y la causa desto le pareció, porque allí era bajamar estando la luna al sudeste cuarta del sur...”

“...Puso a la isla por nombre la Española, porque habiendo llamado a la primera San Salvador, en honra de Dios, a la segunda la Concepción, en reverencia de Nuestra Señora su Santa Madre, la tercera Fernandina, la cuarta Isabela y a la quinta Juana, por memoria de los Reyes y del Príncipe su hijo, pareció que el nombre de España tuviese el sexto lugar, aunque no faltó quien le dijo que la llamaría más propiamente la Isla Castellana, pues en aquel descubrimiento sólo tenían parte los Reinos de la Corona de Castilla.”

Capítulo XVI

“...Tomó aquí el Almirante experiencia de las horas del día y de la noche y halló que de sol a sol habían pasado 20 ampolletas de a media hora cada una, pero creyó que habría error por el descuido de los marineros y juzgó que el día tenía once horas y algo más” ...

Capítulo XVII

“Lunes 24 fue (quiso ir) el Almirante a ver al rey Guacanagarí, cuatro o cinco leguas que debe haber desde el Puerto de Santo Tomás, hasta donde el rey estaba, y allí se entretuvo hasta que viendo sosegada la mar, se fue a acostar, porque en dos días y una noche no había dormido; y como era calma el marinero del timón le dejó a un grumete, estando por el Almirante prohibido en todo el viaje, que, con viento o sin él dejase el marinero de guarda el timón a otro, y a la verdad ellos se hallaban sin peligro de Baxios y de las laxas: porque el Domingo cuando fueron

⁴⁰HERRERA y TORDESILLAS, Antonio de.(1991)*Historia general de los Hechos de los Castellanos en las Islas y Tierra Firme del Mar Océano*. Edición de M. Cuesta. Madrid.Real Academia de la Historia.

las barcas con el Escribano al Cacique, habían reconocido toda la costa, y las laxas que hay desde la punta, hasta el Lestesueste, por espacio de más de tres leguas, y también habían visto por donde se podía pasar, y viéndose en calma muerta, todos se fueron a dormir y sucedió, que la corriente llevó muy poco a poco la nave, con tanto ruido, que de una gran legua se podía oír; y como el mozo que tenía el timón le sintió tocar dio voces.”

Capítulo XVIII

“El Almirante con las voces, se levantó el primero, y luego salió el Maestre, a quien tocaba aquel cuarto de guardia, y le ordenó, que pues el batel estaba fuera, se echase una áncora por popa, pues así podrían con el cabestrante sacar la nao; y cuando pensó que se hacía lo mandado, halló que con el batel se huían algunos a la carabela, que estaba de barlovento, media legua de allí; y viendo que el agua menguaba y que la nave estaba en peligro, mandó cortar el árbol y alijarla, para ver si la podían sacar; pero no hubo remedio, porque como las aguas menguaban de golpe, cada rato quedaba la nao más en seco, y tomando lado hacia la mar traviesa; y (aunque era poca) por ser calma, se abrieron los conventos, que son los vacíos que hay entre costillas y costillas. La nave dobló a un lado y se abrió por abajo, y se hinchó de agua, y si viento o mar hubiera no escapara nadie; y si el maestre hiciera lo que le mandó el Almirante, sacaran la nao libre. Volvió la barca a socorrer, visto los de la otra nave lo que pasaba, no solo no los quisieron recibir pero venían con ella al socorro; y no habiendo ya remedio, dióse orden de salvar a la gente, para lo cual envió el Almirante a tierra a Diego de Arana y Pedro Gutiérrez, que dijese al cacique que por irle a ver había perdido la nave frontero de su pueblo a legua y media. Sintió esta desgracia Guacanagarí, con lágrimas y envió luego canoas, que en un momento sacaron lo que había en la cubierta, y el acudió con sus hermanos”

“Determinóse pues el Almirante, de dejar en esta tierra algunos hombres, que tratasen con la gente y se informasen de la tierra, y aprendiesen la lengua, para que cuando volviese de Castilla, tuviese quien diese instrucción para la población y sujeción de ella; y para esto se le ofrecieron muchos. Mandó fabricar una torre con la madera de la nave perdida”

Capítulo XIX

“Una canoa que había ido en busca de la carabela Pinta, y en ella un marinero castellano, con una carta del Almirante para Martín Alonso Pinzón, pidiéndole amorosamente que fuese a juntarse con él, disimulando el haberle desamparado, volvió diciendo que habían andado más de veinte leguas, y no le hallaron, y si anduvieran cinco o seis más le hallaran.Daba prisa en la fábrica de la fortaleza y para ello salió a tierra de la carabela, adonde siempre dormía. La fortaleza llevaba su foso y aunque era fabricada de madera para los de la tierra habiendo quien la defendiera era bien fuerte. Acabose en diez días porque trabajaban hombres sin número, y llamóla la villa de Navidad porque en tal día llegó en aquel puerto”...

Capítulo XX

“...los dones que la Divina Providencia le había concedido y , en especial a los Reyes Católicos; y estando ya acabada la fortaleza, mandó aparejar la partida, y tomar agua y leña y todo lo que para su viaje le pareció necesario.....y aunque no quisiera partirse para Castilla, hasta que hubiera costado toda esta tierra, que le parecía ir al Leste mucho, por descubrir más secretos de ella, y por saber el tránsito más proporcionado de Castilla, a ella, porque más sin riesgo se pudiesen traer bestias y ganados, no lo osó acometer, por parecerle que no tenía más de una carabela, y que le podían suceder peligros, y navegar más por más y tierra no conocida no era cosa razonable; quejábase mucho porque Martín Alonso Pinzón le había dejado, porque de estos inconvenientes él había sido causa.”

“Elegió para quedar en aquella fortaleza treinta y nueve hombres....Dejó entre aquella gente.....Puesto todo a punto, que ya no restaba sino partirse, juntólos a todos y les hizo una plática.....”

“Allí un criado del Rey que había enviado canoas por la costa a buscar oro; y el Almirante respondió que si no se hubiera apartado Martín Alonso Pinzón, que osara rodear la isla, y llevar un tonel de oro a Castilla, y con todo eso lo hiciera si no temiera que la pinta llegara a salvamento, e informara contra él, por encubrir su delito.”

LIBRO II

Capítulo I

“Viernes a cuatro de Enero de 1493 salió del puerto de Navidad, navegó al Leste, la vuelta de un monte alto sin árboles, pero con mucha yerba, en forma de alfaneque o tienda de campo, al cual llamó Monte Christo, y está al leste 18 leguas del cabo que llamó Santo, que quedaba a tras cuatro leguas del puerto de Navidad; surgió aquella noche seis leguas de Monte Christo. Sábado a 5 de Enero fue caminando hasta una isleta, bien cerca adonde había buenas salinas; entró en el puerto y contentábale tanto la tierra y la hermosura de las sierras y de los llanos que descubría, que dijo que aquella debía de ser la isla de Cipango, y si él pensara que estaba tan cerca de las minas de Cibao, de donde se sacó tanta riqueza, con mayor ánimo lo dijera.... Domingo a seis salió de Monte Christo, y a poco camino se descubrió la carabela Pinta, que iba a la vuelta del Almirante, con viento en popa”....

“Partió viernes a once de Enero..... El Sábado siguiente a doce anduvo otras treinta leguas maravillado de la grandeza de la isla, y llamó.... esperó allí por ver en que paraba la conjunción, que había de ser a los 17, y la oposición de la Luna con Júpiter, y conjunción con Mercurio, y el Sol en opósito con Júpiter, que es causa de grandes vientos, ... miércoles dieciséis de Enero y a la vista de la Isla de San Juan, y haciendo bastante agua las carabelas,.... mandó tomar la vía de Castilla..... la carabela Pinta no andaba bien a la bolina, porque se ayudaba poco de la mezana, por no ser bueno el mástil, y porque el Almirante las esperaba, no hacían tanto camino; y algunas veces había calmas, saltaban los indios en el agua nadaban y se holgaban; y habiendo navegado algunos días diversamente, porque mudaban los vientos, miraban por la carta de marear los rumbos y caminos de la mar y tenían cuentas de las leguas que se andaban en la carabela del Almirante.”

-Historia General y Natural de las Indias de Gonzalo Fernández de Oviedo.⁴¹

Capítulo VI

“E vino a esta isla de Haytí, que agora llamamos Española y de la parte o banda del Norte surgió un muy buen puerto e llámole Puerto Real.⁴² Y a la entrada dél toco en tierra la nao capitana, llamada Gallega, e abrióse, pero no peligró ningún hombre, antes muchos pensaron que mañosamente se había hecho tocar para dejar en tierra parte de la gente, como quedó probado” ...

“Viendo el Almirante que aquesta gente era tan doméstica, parecióle que seguramente podía dejar allí algunos cristianos para que en tanto él volvía a España, aprendiesen la lengua e costumbres desta tierra. E fizo hacer un castillo cuadrado, a manera de palenque, con la madera de la nao capitana o Gallega (que es dicho que tocó al entrar del puerto) e con fagina e tierra, lo mejor que se pudo fabricar en la costa, a par del puerto e arrecifes dél, en un arenal. E dio orden el Almirante treinta y nueve hombres que allí mandó quedar de lo que habían de hacer en tanto que él llevaba las prosperas nuevas de su descubrimiento a los Reyes....e nombró entre aquellos por Capitán, a un hidalgo llamado Rodrigo de Arana, natural de Córdoba,....Y dejó con ellos a un Maestre Juan, cirujano, buena persona.”

“Juntos el Almirante y su gente y quedando los treinta y ocho hombres donde se dijo, tomaron agua y leña y lo que más pudieron de los bastimentos desta tierra”.

- De Orbe Novo Decades de Pedro Mártir de Anglería.⁴³

Década I

“...puso a dicha isla por nombre Hispaniola. Y cunado por su costa Norte se iba aproximando a tierra para conocer sus características, la quilla de la mayor de las naves, golpeando con una piedra plana que no vieron por hallarse cubierta por las aguas, se abrió y la nave encalló. La condición plana de la roca sirvió para que

⁴¹ FERNÁNDEZ DE OVIEDO, Gonzalo. (1959) *Historia general y Natural de las Indias*. Edición de Juan Pérez de Tudela. Madrid. Biblioteca de Autores Españoles..

⁴² No hay duda de que Oviedo confunde la Villa de Navidad con el “Puerto Real” fundado en 1503.

⁴³ MARTIR DE ANGLERÍA, Pedro. (1985) *De orbe Novo Decades*. Edición de Juan Pérez de Tudela. Alicante.

la nave no se hundiera y acudiendo con rapidez las otras dos rescataron incólumes a todos los hombres.”

“De la nave que, como se ha dicho, había encallado en la roca, sacaron los indígenas a los hombres y cuanto había, con sus botes, que llamaban canoas, con tanta celeridad y alegría como no se ve entre nosotros que se socorran personas afines entre sí con mayor misericordia.....”

“Dejó con el cacique del que se viene hablando a treinta y ocho hombres para que obtuvieran plena noticia de la naturaleza de aquellos lugares y tiempos hasta que él regresara”

- **Historia de los Reyes Católicos Don Fernando y Doña Isabel** de Andrés Bernáldez.⁴⁴

Capítulo CXVIII

“...y llegando a ella , perdieron el navío mayor de los tres que llevaban, en la Española, que encalló en un bajo, empero no se perdió ningún hombre.”

“...tomó asiento Christóbal Colón allí en la Española, Haití llamado por los indios, en una villa a la que puso por nombre la villa de la Navidad y dejó allí cuarenta hombres con artillería y armas e vituallas, comenzando a hacer una fortaleza y dejó maestros para la facer, y dejóles que comiesen fasta cierto tiempo y dejó allí hombres que llevó especiales y de buen saber y entender para todo y fue forzoso según pareció, dejarlos, porque como se perdió el un navío no había en que viniesen....La nao se perdió en la Española cerca de donde dejó aquellos cuarenta hombres.”

- **Historia del Nuevo Mundo** de Juan Ginés de Sepúlveda.⁴⁵

Libro I

“6-3 Cuando la flota entraba en un puerto bastante accesible, al que Colón llamó Puerto Real, la nave Capitana chocó contra una roca y quedó destrozada, aunque no hubo que lamentar ninguna víctima entre la tripulación.”

⁴⁴BERNÁLDEZ, Andrés.“Cura de Los Palacios”. (1888). *Historia de los Reyes Católicos Don Fernando y Doña Isabel*. Sevilla. Edición de los Bibliófilos Andaluces.

⁴⁵SEPÚLVEDA, Juan Ginés de. (1987) *Historia del Nuevo Mundo*. Madrid. Alianza Universidad.

“8-2...pareció adecuado dejar una parte de los españoles para que aprendiesen la lengua de los indios a través del trato pacífico con ellos; más tarde seleccionó a treinta y ocho hombres, a quienes pidió que se quedaranasí que construyó una torre en el litoral con la madera de la nave destrozada y otras, para que sirviera de defensa a los españoles y la equipó con lo necesario”...

- **Historia General de las Indias** de Francisco López de Gómara.⁴⁶

Pág. 167....”y tornando atrás a la isla de Haití echaron áncoras en el puerto que Colón llamó Real. Salieron muy aprisa en tierra porque la capitana tocó una peña y se abrió en parte, que ningún hombre pereció.”

“Trajeron los indios barcas para sacar la ropa y cosas de la carabela capitana que se quebró.....y así hizo luego un castillejo de tierra y madera, con voluntad del cacique y con ayuda de sus vasallos, en el cual dejó treinta y ocho españoles...”

3. Análisis conjunto de los textos

Al ponerse el sol el día 20 de Diciembre de 1492, Colón entró en un puerto con la nao “Santa María” y la carabela “Niña”, pues Martín Alonso Pinzón, con su carabela “Pinta”, llevaba desaparecido desde el 21 de Noviembre⁴⁷. No podemos hacer otra cosa que conjeturas acerca de las desavenencias habidas entre Colón y quien fue puntal básico del Descubrimiento. El puerto recién descubierto recibió el nombre de “Mar de Santo Tomás”, por ser ese día la festividad de dicho Santo, aun cuando hoy se denomina Bahía de Acul (Mapa nº 99).

Desde hacía ya varios días estaba recibiendo continuas visitas de los indígenas e invitaciones de los caciques, que Cristóbal Colón acostumbraba a llamar “Reyes”, para visitar sus pueblos y que parecían estar en plan amistoso, por lo que decidió enviar exploradores; los castellanos debían dar la impresión de estar interesados exclusivamente en el oro, que allí tenía bien poco valor y lo cambiaban por cualquier cosa⁴⁸. Quizá también, pero bastante menos, mostraran interés por las especias locales, completamente desconocidas y a las que trataban de encontrarle

⁴⁶LÓPEZ DE GOMARA, Francisco. (1946) *Historia General de las Indias*. Madrid. BAE.

⁴⁷COLÓN, C. (2006).Op. Cit.Viernes 21 de diciembre. Más adelante se tratará sobre esta presunta deserción, bastante justificada, muy criticada por Colón y que, en cualquier caso, no fue sancionada.

⁴⁸ COLÓN, C. (2006). Op. Cit.Viernes 21 de diciembre.

parecido a las del Sureste Asiático aunque pronto debieron darse cuenta de que eran bastante diferentes.

Las visitas y los regalos no cesaban y así, a uno de estos reyezuelos, en la tarde-noche del Domingo 23, Colón le despidió “*muy honradamente e hice disparar muchas lombardas*”⁴⁹. Las noticias de que el poblado del Rey Guacanagarí estaba a unas tres leguas al Sueste de la Punta Santa y la insistencia en que se hiciese la visita movieron a Colón a enviar al Escribano con las barcas a fin de explorar el camino, que fue recorrido, al menos, en parte, en compañía de las canoas de los indios que conocían perfectamente la situación de todos los bajos; así mismo comprobaron que en las inmediaciones del poblado había un río en el que se podían dejar las barcas.⁵⁰

- De la madrugada al ocaso del sol del día 24.

El lunes 24 de Diciembre, y antes de salir el sol, levaron, y con muy escaso viento terral se pusieron en marcha; el viento terral salta a la caída de la tarde del Sureste o Estesureste; el orto del Sol de ese día era a las 6 horas y 39 minutos. El terral, en las Antillas, comienza a soplar, en general, antes de media noche y dura hasta poco después de la salida del Sol⁵¹ pero en la Región de la Plain du Nord, o sea entre Cabo Haitiano y la Bahía del Caracol, el terral sopla del ESE o del SE desde la caída de la tarde. En el Diario dejó escrito “*otra restringa y bajas vienen de la parte del Leste a la dicha Isla Amiga y son muy grandes y salen en la mar mucho y llega hasta el cabo casi dos leguas*”⁵². Y a continuación nos dice que vio un paso “*a tiro de dos lombardas y al pie del monte Caribatan*”⁵³ (Mapa nº14).

Colón sabía perfectamente que con el terral sólo podía llegar a la bocana de la bahía, pues de ahí para fuera había muchos bajos y, seguramente, pasó con la “Santa Mará” por esa estrecha canal al pie del monte “Caribatan”, remolcada por el batel, por donde habían pasado las canoas y las barcas, y con la “Niña” siguiendo aguas también a remolque de su barca o, incluso, a remo, puesto que una carabela podía moverse bastante bien de esa manera dado su pequeño tamaño. Era una

⁴⁹ COLÓN, H. (1988). Op. Cit. Cap. XXXII. pág.158

⁵⁰ COLÓN, C. (2006). Op. Cit. Domingo 23 de Diciembre

⁵¹ *Derrotero de las Islas Antillas y Costas Orientales de América.* (1890). Madrid. Depósito Hidrográfico. Parte I.

⁵² COLÓN, C. (2006). Op. Cit. Lunes 24 de Diciembre

⁵³ *Ibíd.*

maniobra, quizá, más lenta, pero muchísimo más segura, que la de andar sorteando peñas y bancos de arena, con muy escaso viento y a punto de terminar su ciclo diario.

Deslizándose remolcados a lo largo de la costa desde la Punta de las Tres Marías (Mapas nº14 y 90) hasta situarse a la altura de Punta Labadie, y, desde ahí, dejándose llevar hasta una legua más o menos al Norte de la Punta Santa, y quedando, es de suponer, en un paio forzoso, temporejando, como decía Colón, o voltejando dificultosamente con las escasas rachas de brisa del NE o del ENE ⁵⁴ a la espera de que alguna, un poco más sostenida, le permitiese entrar en la Bahía, pues no hay que pensar en que intentase fondear en esa zona, a una legua de Punta Santa, donde los fondos descienden rápidamente y hubiese carecido de cable suficiente, cosa que habría comprobado antes con la sondaleza.

- De la puesta de sol a la media noche.

Una vez puesto el Sol, no podemos olvidar que era “Noche Buena de Navidad”; seguramente se encendería algún farol en ambos barcos para tenerse localizados uno a otro, y se prepararía el barco para pasar la noche, reforzando algunos nudos y aflojando otros, arriando y aferrando velas, etc. En varias ocasiones, a lo largo del viaje, Colón había dado gracias a Dios por los sucesos venturosos cantando la Salve; sin embargo, en esta ocasión, que bien lo merecía, no tenemos ninguna referencia de que se celebrase ningún tipo de acto religioso en conmemoración de tan importante fecha, o, al menos, el “Diario” no lo recogió.

Ignoramos si Colón tenía la costumbre de escribir en el “Diario” por la mañana, por la tarde, de noche⁵⁵, o en el momento de producirse el suceso, sin que pueda deducirse de los tiempos de los verbos la distancia temporal a los hechos y teniendo en cuenta que está entre medias la pluma de Las Casas. Por otra parte, en aquellos tiempos aun no estaba claramente definido el concepto y el comienzo de la “singladura”.

Bien avanzado el primer cuarto de la guardia, sobre las once u once y media de la noche, Colón decide irse a dormir “*por estar seguro de bancos y de peñas,*

⁵⁴ “*Derrotero de las Islas.....etc.* (1890) Parte I.

⁵⁵ Desde hace más de un siglo la “singladura comienza a las 00 horas y termina a las 24, pero hasta mediados del siglo XIX no estuvo regulado. En los barcos de guerra, desde mediado el siglo XVIII y hasta hoy mismo, era normal que el Diario lo fuese anotando un “amanuense”, casi en el momento de suceder el hecho, incluso las maniobras con el velamen, y siempre, indicando la hora.

porque cuando el domingo envió las barcas al rey Guacanagarí habían visto la costa toda los marineros, y los bajos que había y por donde se podía pasar desde aquella punta “...⁵⁶. El Sol se había puesto a las 17 horas 40 minutos, es decir, que llevaban casi seis horas de oscuridad, salvo que no hubiese nubes y la espléndida Luna Llena luciese con toda su intensidad, como se demostrará en el apartado de Efemérides Astronómicas. A esa oscuridad natural podría añadirse alguna más, derivada del pequeño desorden producido por el mero hecho de celebrarse la Navidad.

La calma en la mar debía ser total y “*el marinero que gobernaba la nao acordó irse a dormir y dejó el gobernador a un mozo grumete lo que mucho siempre había el Almirante prohibido en todo el viaje.....*”⁵⁷ Habría más gente por cubierta que vieron como Colón iba a acostarse y en el “Diario” se dice que sobre las doce de la noche “*todos se acostaron a dormir ...*”⁵⁸; en el texto de Las Casas y entre corchetes se dice [“*lo mismo hicieron todos los marineros, visto que el Almirante reposaba y que la mar era calma*”]⁵⁹ y en la “Historia del Almirante”, en la que este párrafo está escrito en primera persona “*hallándome echado en el lecho, estando en calma muerta, y el mar tranquilo como el agua de una escudilla, todos fueron a descansar*”⁶⁰.

Si se cumplían las normas que, durante siglos, han regulado las guardias de mar, a esa hora, las doce de la noche, entraría de guardia la mitad o la tercera parte de los marineros, con un maestre al mando, mientras que la otra mitad o tercera parte que terminaba su guardia, con otro maestre o piloto al mando, se retiraría; esto quiere decir que, a las doce de la noche, o, en su defecto, cuando los pajes hiciesen sonar los cuatro piques dobles de campana, estaban en pie las dos terceras partes de la tripulación.

A decir verdad, en el escasísimo espacio disponible a bordo de una nao para que la gente descansase, casi podríamos decir que el más lejano del timonel era

⁵⁶ LAS CASAS, B. (1986) Op. Cit. Cap. LIX

⁵⁷ COLÓN, C. (2006). Op. Cit. Martes 25 de Diciembre. Este párrafo de Las Casas me ha parecido siempre la confirmación de que Juan de la Cosa, si es que era verdaderamente el Maestre, no estaba de guardia, pues “un Maestre es un Maestre, en principio, consciente de su responsabilidad y un marinero es un marinero”, que, lógicamente, era el timonel, y que, también abandonó la guardia.

⁵⁸ *Ibíd.*

⁵⁹ LAS CASAS, B. (1986) Op. Cit. Cap. LIX.

⁶⁰ COLÓN, H. (1988). Op. Cit. Cap. XXXIII. Pág. 159.

Cristóbal Colón, que se acostaría en la pequeña chupa situada en lo alto de la toldilla y que, para llegar al timón tenía que recorrer unos ocho metros de cubierta y bajar la escala que unía la toldilla con la tolda a través de una escotilla. El Maestre y los otros Cargos Oficiales de la Armada, quizá tuviesen un apartado en la tolda, hecho con cuatro tablas y unas lonas, pero tampoco a más de seis u ocho metros del timonel; el resto de la tripulación se acomodaba donde podía, envueltos en sus bernias o capotes, al socaire del viento y de una posible rociada de agua, que no era el caso en aquellos momentos.

Posiblemente sonaron los cuatro golpes dobles de campana para anunciar la media noche⁶¹ acompañados del *¡Buena es la que va, mejor es la que viene!*, tocados con menos energía de la habitual para no despertar a los de la guardia que podía dormir hasta las cuatro de la madrugada, a no ser que también los pajes se hubiesen dormido. Es muy probable que la ausencia de viento a lo largo de todo el día hubiese llegado a ser una calma muerta a partir del crepúsculo; no hay noticia de que en los días anteriores hubiesen soplado vientos fuertes, en especial, del Norte, luego no tenía por qué haber movimientos remanentes del agua y se estaban dando casi todas las circunstancias adecuadas para una noche de Navidad con la mar especular o poco menos y las velas, quizá, colgando flácidas de las vergas aunque es muy probable que estuviesen aferradas a sus vergas desde el oscurecimiento.

Desde luego, en la mar y más aún, de noche, sin ningún ruido ambiental y tan sólo algún chapalateo del agua en los costados, el sonido se transmite a grandes distancias y con una intensidad desconcertante; si la mar estaba prácticamente especular, la insignificante rompiente, de tan sólo unos pocos centímetros de altura no podía hacer mucho ruido contra las rocas que, en unas pocas horas, como se verá en el ya citado apartado de efemérides⁶², iban a quedar totalmente sumergidas con la subida de una marea excepcional que había empezado hacía casi tres horas; una vez más, Colón nos embauca con la frase “*que de una grande legua se oyeran y vieran*”⁶³; aunque lo que sí es muy posible es que se viesen a buena distancia si, como es muy probable, no había nubosidad alguna que pudiese ocultar una

⁶¹ FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo.(1876) *Disquisiciones Náuticas*.Madrid. Tomo II.

⁶²Ver Capítulo IV “Estudio astronómico, hidrográfico y meteorológico de los días 24 y 25 de Diciembre de 1492”.

⁶³ COLÓN, C.(2006). Op. Cit. Martes 25 de Diciembre.

espléndida luna llena sobre un mar tropical en calma muerta, pero tengo serias dudas de que se pudiese escuchar tan mínima rompiente a unos cuatro o cinco quilómetros.

- De media noche al amanecer del día 25

*“y quedó el gobernalle en la mano de aquel muchacho, y las aguas que corrían llevaron la nave sobre uno de aquellos bancos.....y fue sobre él tan mansamente que casi no se sentía”*⁶⁴

*“que las corrientes que la mar hacía llevaron la nave sobre un banco sin que el muchacho que tenía el gobernario lo sintiese”*⁶⁵

.... “dejando el timón al arbitrio de un mozo, De donde vino que corriendo las aguas llevaron la nave muy despacio encima de una de esas peñas”.⁶⁶

Según dice el “Derrotero” citado, la corriente general corre de E a W por el Norte de las Islas con valores de 0,5 a 0,6 nudos, virando dos ramas de ella al SE sobre el Placer de los Siete Hermanos, y sobre la Rada de Cabo Haitiano (Mapas n° 90 y 91), que penetran en la Bahía⁶⁷, y que al hacerlo en dirección Suroeste, provocan una deriva hacia tierra de cualquier embarcación que viniese navegando al Sureste.

Todos los Derroteros coinciden en que se forman numerosas y fuertes ramas entre los arrecifes de la Rada de Guarico y Limonade, siendo especialmente violentas tras el cese de vientos fuertes del Norte o del Nordeste. Esta circunstancia es totalmente lógica pues la acción del viento es un freno en superficie a la corriente, que queda comprimida y almacenada hacia levante esperando el momento de recuperar su equilibrio; no es el caso en el momento que nos ocupa pero si hay que tener en cuenta la pequeña deriva que introduce en el rumbo esta rama de la corriente que, al virar al SE, hace que el barco, cuyo andar es casi nulo, tome la velocidad de la corriente y además, se vea desviado hacia tierra porque el barco va sin gobierno.

...“el mozo, que sintió arañar el timón y oyó el ruido comenzó a gritar alto y oyéndole yo me levanté pronto porque antes que nadie sentí que habíamos encallado

⁶⁴Ibíd.

⁶⁵LAS CASAS, B.(2006). Ibíd.

⁶⁶COLÓN, H.(1988). Op. Cit. Cap. XXXIII. pág. 160.

⁶⁷“Derrotero de las...(1890) Parte I.

*en aquel paraje*⁶⁸, ”párrafo que no se diferencia del de los otros dos textos. En ningún caso hubo un claro golpe contra la roca, destacándose la suavidad de la varada, lo que nos lleva a pensar que fue un deslizamiento sobre un camellón de arena casi plano con la zapata de la quilla. La pala del timón, que en un barco de estas dimensiones sobresaldría por debajo de la quilla entre veinte y treinta centímetros, a partir de un momento determinado no puede seguir avanzando debido a la densidad de la masa de arena y a la poca inercia que lleva todo el barco por su baja velocidad (entre 0,5 y 1 nudo), y es cuando se clava, haciendo ruido y forzando a todo el barco a desviarse del rumbo en cualquier dirección, probablemente a estribor. El ruido no es sólo el de la pala del timón contra la arena sino el de los pinzotes y hembras que forman la articulación del timón con el codaste al romperse, o, al menos, desencajarse.

Seguramente, lo que despertó al adormilado grumete no fue el ruido sino el trastabillazo de la caña del timón, robusta pieza de dos a tres metros de largo y doscientos quilos de peso con la pala, que, al moverse a una banda violentamente, golpearía e, incluso, desplazaría al timonel al que hay que suponer agarrado a la caña. Esta caña estaba situada en la tolda, justo debajo de donde Colón tendría su alojamiento en la llamada “chupa” o “chupeta”, un pequeño aposento de no más de diez metros cuadrados, situado sobre la toldilla y ésta, comunicada con la tolda mediante una escala.

Una vez presente el Maestre de la nave, que, además, estaba de guardia, Colón le ordenó ”*que halasen del batel que traían por popa, y tomasen un ancla y la echasen por popa*⁶⁹, en una maniobra clásica de salida de varada; no sabemos qué ancla ordenó espigar Colón, si la “fornaresa” o “ancla de esperanza” u otra cualquiera; lo más probable es que fuese una de las de proa, más accesibles, y que estaría ya preparada para un fondeo de emergencia pues estaban en una costa desconocida y de noche, mientras que la fornaresa, al ir estibada en el combés, requeriría más tiempo para poder utilizarla pues era preciso levantarla y sacarla fuera de bordas mediante un aparejo aferrado a la verga mayor.

⁶⁸COLÓN, H. (1988). *Ibíd.*

⁶⁹COLÓN, C.(2006). *Op. Cit.* Martes 25 de Diciembre.

Seguramente Colón aprovechó esos minutos para reconocer rápidamente la bodega y tratar de localizar alguna vía de agua, en una maniobra un tanto arriesgada pues no se bajaba a la sentina sin ventilar y comprobar antes que no había gases, aunque también es cierto que podría ir abierta pues se llevaban muchos días de navegación costanera, en la que había que sacar mercaderías continuamente. En un momento determinado, se da cuenta de que el Maestre, con la tripulación del batel (diez a catorce hombres, quizá más, en esta especie de pánico colectivo), no está espionando el ancla sino que está huyendo hacia la “Niña”, *“que estaba a barlovento media legua. La carabela no los quiso rescibir, haciéndolo virtuosamente, y por eso volvieron a la nao; pero primero fue a ella la barca de la carabela”*.

Este es uno de los momentos de perplejidad que invaden al historiador, pues no hay razón alguna para que, si el Maestre era Juan de la Cosa, dueño y armador de la “Santa María” y que, según los textos, no había tenido ningún roce con Colón, decida huir del barco, en una auténtica sedición, arrastrando consigo a otros tripulantes y dejando sin cumplimentar la orden de Colón que hubiese permitido sacar de varada al barco, su barco, dar monte en una playa cercana y reparar las averías del casco. ¿Era Juan de la Cosa Maestre de la “Santa María”, además de propietario y armador?

Me pregunto si en el momento del embarque en el batel, el Maestre, pretendiendo cumplimentar la orden, fue amenazado, o, simplemente, desobedecido, por el grupo de marineros del Norte, como sugiere el mismo Colón⁷⁰. Por comisión o por omisión, tal vez, impuesta, el gran comprometido en el naufragio es el Maestre y puede afirmarse que toda la responsabilidad de la no salida de varada y consiguiente pérdida del barco fue suya. El hecho de no estar cerca del timonel o, al menos, en cubierta para hacer que la navegación discurriese correctamente, hace suponer que también se había ido a dormir en cuanto desapareció el Colón y de su negligencia se deriva la del marinerito timonel que dejó el gobierno al grumete en cuanto desapareció de su cercanía alguien de más rango; pero en el caso del Maestre hay más: la huida a la “Niña” con cuantos marineros cupiesen en el batel, unos catorce, es un gravísimo abandono del servicio en situación de emergencia al no cumplimentar la orden de espionamiento un ancla por popa para poder cobrar del cable con el cabrestante y así, poder

⁷⁰ COLÓN, C. (2006). Op. Cit. 26 de Diciembre.

salir de varada, maniobra de la que se iba a derivar el que el barco se salvase o no. La verdadera causa de la pérdida del barco estuvo ahí y no en la varada en sí.

“Cuando el Almirante vido que se huían y que era su gente, y las aguas menguaban y estaba ya la nao a mar de través, no viendo otro remedio, mandó cortar el mástel y alijar de la nao todo cuanto pudieron, para ver si podían sacarla, y como las aguas menguasen no se pudo remediar, y tomó lado hacia la mar traviesa, que la mar era poca o nada, y entonces se abrieron los conventos y no la nao”.⁷¹. Colón debió varar bastante cerca de la pleamar pues entre la ida del bote hasta la “Niña” a media legua, un tiempo de discusión y explicaciones y otro viaje de vuelta se consumen fácilmente de setenta a ochenta minutos; las aguas empezaron a bajar a las 4 horas y 25 minutos, el palo ya había sido cortado y se había aligerado el barco de ciertos pesos, pero no fue suficiente y el barco se atravesó, probablemente, con la proa hacia el SE y la popa al NW, recibiendo la mar por el costado de babor, que es la dirección en la que venía la marea.

Al seguir bajando la marea, el barco empezó a encontrarse en equilibrio cada vez más inestable sobre el camellón de arena o la roca que pudiese haber en su interior, y el barco buscó el mejor equilibrio, pero el casco ya estaba clavado en la arena y las maderas se retorcieron *”y se abren los conventos”*⁷². El hecho de que se abriesen las tracas significaba la inundación de la bodega, faltando, como mínimo, dos horas y media para el alba, con lo que Colón decidió llevar la gente a la “Niña” y esperar temporejando, es decir, sin apenas moverse del sitio, pues no sabía cuánto duraban los bajos. Envió a Diego de Arana al poblado de Guacanagari, a legua y media, para avisarle de que había tenido este accidente. Al saberlo, Guacanagari envió *“muchas y muy grandes canoas con mucha gente para descargar todo lo de la nao y mandó poner hombres armados en las casas y en rededor para que velasen toda la noche.”*⁷³

⁷¹ *Ibíd.*

⁷² GUILLÉN, J. (1990) pág. 157.

⁷³ COLÓN, C. (2006). *Op. Cit.* Martes 25 de Diciembre

- El 25 de diciembre

...”temporejó a la corda⁷⁴ hasta que fue de día, y luego fue a la nave por de dentro de la restringa del banco... ”⁷⁵. Es entonces cuando se organiza la descarga del barco y se llevan a tierra todos los bastimentos, ”llegaron las canoas e infinita gente a la nao; diéronse tanta priesa a descargar que en muy breve espacio la descargaronasí para el descargo de la nao como en la guarda de todas las cosas que se sacaban y ponían en tierra, que no faltase una punta de alfiler, como no faltó cosa chica ni grande”⁷⁶. Una vez finalizada la descarga y puestos a salvo personas y cosas, nadie pronuncia una palabra sobre la responsabilidad de haber perdido la Nao Capitana; ni Colón, ni Las Casas, ni Hernando Colón, ni tampoco ninguno de los comentaristas posteriores que nos han relatado la historia. La reacción lógica de Colón debería haber consistido en ahorcar de una verga de la “Niña” al Maestre y al marinero que también abandonó la guardia, pero, sorprendentemente, todo se convierte en la maravillosa ocasión deparada por el Cielo para que pueda establecerse allí la que fue llamada al día siguiente, primero, fortaleza y luego Villa de Navidad, desde mucho antes de que se trazase en el suelo el primer muro.

¿Qué connivencia había entre Colón y el Maestre para convertir un naufragio por imprudencia y abandono de servicio en algo sin más importancia y que no recibe más que un par de comentarios no muy duros en el “Diario”? ¿Qué tenían que ocultar ambos para que la “Santa María” pase a la Historia con tanta facilidad?. ¿Qué explicación dio Colón a los Reyes sobre la pérdida de la Capitana. No cabe duda de que el hecho de que no hubiese víctimas le quita mucho hierro al accidente y que, en la durísima Edad Media, la pérdida de un barco sin vidas era casi un milagro. Muchas son las preguntas y no menos las respuestas, que cabe hacerse ante este acontecimiento que, al final y dándole la razón a Colón, resultó ser el providencial origen de la mayor epopeya que haya escrito un país, bien pequeño por cierto, sin muchos recursos y con un mediano potencial demográfico, cambiando radicalmente la Historia Universal.

⁷⁴“Temporejar”. Bellísima palabra marinera en desuso y que significa correr pequeñas bordadas dejándose llevar suavemente por corriente, viento y marea sin moverse del sitio prácticamente. También puede significar capear un viento duro. O’SCANLAN Timoteo.(1831) *Diccionario Marítimo Español*. Madrid.

⁷⁵ COLÓN, C.(2006). *Ibíd.*

⁷⁶ LAS CASAS, B.(1986).*Op.Cit.Cap.LIX.*

4. Cambio de planes

A partir de este momento hay en Colón un cambio total de actitud: come en la “Niña” con Guacanagarí, que ha venido a consolarle, y le lleva a la playa donde le hace una demostración del poder de las armas: por una parte, hace que un hombre tire unas flechas con un arco turquesco; *“mandó el Almirante tirar una lombarda y una espingarda y viendo el efecto que su fuerza hacían y lo que penetraban (Guacanagarí) quedó maravillado. Y cuando su gente oyó los tiros, cayeron todos en tierra.....”*⁷⁷.

A partir de este momento hace presencia el providencialismo colombino y, así, su hijo Hernando dice *“olvidó el dolor de la perdida nave, pareciéndole que Dios lo había permitido para que hiciese allí un puebloPor lo que resolvió el Almirante fabricar un fuerte con la madera de la nave perdida, de la que ninguna cosa dejó que no se sacase fuera y no llevara todo lo útil”*⁷⁸. *”y cognoscíó que Nuestro Señor le había hecho merced en que allí encallase la nao porque allí hiciese asientoAgora tengo ordenado de hacer una torre y fortaleza, todo muy bien, y una gran cava, no porque crea que haya esto menester”*⁷⁹ *escribió Las Casas” y cognoscíó que nuestro Señor había hecho encallar allí la nao porque hiciesen allí asiento.....porque es cierto que si yo no encallara que yo fuera de largo sin surgir en este lugar, porque aquel está metido dentro de una grande bahía y en ella, dos o tres restringas de bajas.”*

*“Agora tengo ordenado hacer una torre y fortaleza”*⁸⁰ había escrito el propio Colón, olvidando en cuestión de minutos todo lo pasado y dando un giro copernicano a su proyecto. Es significativo el pragmatismo de Colón ante la durísima experiencia de un naufragio, afortunadamente, sin víctimas, que nadie explica claramente, y sin que se exijan responsabilidades, ni siquiera teóricamente, en una época en la que tanto las Leyes como las costumbres eran de singular dureza. Olvidando todo lo sucedido lo más deprisa posible, Colón dirige toda la atención de las tripulaciones y del lector hacia el Fuerte de la Navidad que va a ordenar construir allí y así comienza el asentamiento castellano en las nuevas tierras: el providencialismo colombino se ha

⁷⁷ COLÓN, C.(2006).Op.Cit.26 de Diciembre.

⁷⁸ COLÓN, H.(1988).Op. Cit. Cap XXXIV. pág. 162

⁷⁹ LAS CASAS, B. (1986). Op. Cit. Cap. LX

⁸⁰ COLÓN, C.(2006). Op. Cit. 26 de Diciembre.

desbordado y ve al Supremo Hacedor haciéndole embarrancar allí, precisamente para verse obligado a abandonar el barco.

En el nuevo establecimiento castellano se recogerá mucho oro, un tonel probablemente, y se hallará la mina⁸¹; todo será fácil pues contarán con las maderas procedentes del barco y sobran víveres y pertrechos para dejar el Fuerte abastecido para un año. Y todo esto lo decide Colón sin contar más que con la “Niña,” pues de la “Pinta” sigue sin saberse nada, a sabiendas de que en la pequeña carabela no podía viajar la tripulación de la “Santa María,” que son unos cuarenta.

En ese día llegó la noticia de que se había visto a la “Pinta” en un río al cabo de aquella isla, o sea, en la que será denominada zona de Samaná casi dos años más tarde, por lo que Colón envió una canoa con un marinero llevando sus cartas de “amor”⁸² a Martín Alonso, disimulando el apartamiento, pero el marinero volvió diciendo que habían andado más de veinte leguas y no lo hallaron: no eran mucho veinte leguas pues podían ser cerca de cien, si la “Pinta” estaba cercana a Samaná, pero es que no se le ocurrió a nadie preguntar cuántos días había tardado en llegar la noticia.

El jueves 27 de Diciembre, aunque el 26 ya lo apunta, es cuando *“determinó el Almirante de dejar allí alguna gente por algunas razones....y acordó que se hiciese una fortaleza de la tablazón ,madera y clavazón de la nao con su cava en derredor ,....mandó , pues, a toda su gente dar muy gran priesa, y el rey mandó a sus vasallos que le ayudasen y... qué en obra de diez días nuestra fortaleza quedó muy bien hecha.....púsole por nombre la Villa de Navidady así hasta hoy se llama aquel puerto de la Navidad...”*⁸³.

Este día 27, según Hernando Colón, su padre *“hizo disparar una lombarda al costado de la nave, que atravesó a ésta de una banda a otra y la pelota cayó al agua, de lo que recibió el cacique mucho espanto....”*⁸⁴. Este disparo de lombarda tiene más importancia de lo que parece pues nos va a permitir tomar varias distancias y, por eso, será analizado con mucho más detalle en el Capítulo “La última singladura de la “Santa María”.

⁸¹Ibíd. 27 de Diciembre.

⁸²Ibíd. 27 de Diciembre.

⁸³LAS CASAS, B. (1986). Op. Cit. Cap. LXI. 27 de Diciembre.

⁸⁴COLÓN, H.(1988). Op. Cit. Cap. XXXIV

- El fuerte de la Navidad

A medida que corrían los días y parecía que todo empezaba a estar un poco organizado, daba la sensación de que Colón comenzaba a tomar contacto con una realidad más auténtica: era consciente de que, para volver a España no le quedaba más que un barco, y además, pequeño, donde no cabían los cuarenta hombres que llevaba en la “Santa María”.

Y a partir de este momento, la obsesión de Colón será avanzar en la construcción del Fuerte para dejar a los treinta y nueve españoles lo más seguros posible, ya que, abastecidos de víveres, lo estaban para un año y los pertrechos que se les dejaron permitían iniciar muchas empresas, a poco interés que se tuviera en acometerlas. Parece deducirse de las escasas explicaciones que hay sobre el Fuerte, que éste debía estar formado por una simple casa capaz para los cuarenta hombres, rodeada de una empalizada y por delante (¿o alrededor?) de ésta, la “gran cava”.

Esta palabra, que ha confundido a tantos comentaristas y les ha llevado a pensar en estancias subterráneas, la interpreto simplemente como un foso que rodea la empalizada, con la suficiente anchura y profundidad para que no pueda ser atravesado de un solo salto. En el Capítulo dedicado al “Estudio Arqueológico de la Zona” se explica ampliamente la Teoría del Fuerte de la Navidad, su posible situación, así como sus hipotéticas dimensiones y construcción.

“Después, con mucha diligencia, se preparó para venir derecho a Castilla, sin más descubrir, temiendo que pues ya no le quedaba más que un solo navío, le sucediera cualquier desgracia que diese motivo a “⁸⁵

Mientras el Almirante esperaba un viento favorable para iniciar el tornaviaje se dedicó a hacer aguada y recoger toda la leña posible, aparejando bien la carabela; según él dice *“no quisiera partirse para volver a España hasta que hubiera costado y visto toda esta tierra que le parecía ir al leste mucho grande...pero no lo osó acometer por parecerle que no teniendo más que una carabela, según los peligros que le podían suceder, navegar más por mar e tierra no conocida, no era cosa razonable”⁸⁶.*

⁸⁵ COLÓN, H.(1988). Op. Cit. Cap. XXXIV.

⁸⁶ LAS CASAS, B.(1986). Op. Cit. Cap. LXIII.

Insiste en la idea de que dejaba a treinta y nueve hombres, *”los más, voluntarios y alegres, y por Capitán a Diego de Arana (deudo suyo), natural de Córdoba y escribano y Alguacil con todo su poder cumplido”*⁸⁷....además de la lista de menestrales necesarios para que funcionase la colonia. Y les dirigió una sentida plática⁸⁸, una auténtica homilía, que, a la vista de lo sucedido más tarde, no parece que les hiciese mucho efecto. Por fin, el 4 de Enero de 1493 la carabela “Niña”, llevando a bordo al Almirante, zarpó con rumbo a la Península. Y en el Noroeste de la Isla Española quedaban treinta y nueve testigos de lo que sucedió a bordo de la “Santa María” la Noche de Navidad, excepto el Maestre, Juan de la Cosa (¿eran la misma persona?) y algunos criados de Colón que volvieron con él a España.

- El tornaviaje y la llegada a Europa

A pesar de las contradicciones en que incurre Colón, que tan pronto quería continuar explorando la costa norte de la Isla Española, como salir inmediatamente hacia la Península Ibérica, aún navegó un poco hacia Levante, posiblemente con la esperanza de volver a encontrar a Martín Alonso Pinzón con la “Pinta”. No olvidemos que emprendía el regreso con un único y minúsculo barco, a sabiendas de que estaba empezando Enero y les esperaba lo más duro del invierno en mitad del Atlántico, aunque Vicente Yañez Pinzón no era menos marino que su hermano. Colón debió pensar siempre que Martín Alonso Pinzón estaba haciendo sus “descubrimientos” por su cuenta, pero que no se había ido a España: las explicaciones que tendría que dar ante los Reyes por la ausencia de Colón, aunque éste apareciese más tarde, eran sumamente comprometedoras. No había margen de tiempo ni espacios recorridos suficientes como para poder pensar que un accidente habría hecho desaparecer a los otros dos barcos. Los testigos, los de la “Pinta” y los de la “Niña”, coincidirían en el hecho de que no había habido ningún temporal lo suficientemente potente como para separarlos de forma drástica, como sucedió cerca de las Azores y que los separaría definitivamente hasta la llegada de los dos a Palos.

El 6 de Enero se cumplió la esperanza: apareció la “Pinta”, procedente de Levante y con ese viento, rumbo al Oeste; no podían abarloadse en el punto de encuentro por haber muchas restringas y se vieron obligados a regresar a

⁸⁷ *Ibíd.*

⁸⁸ LAS CASAS, B. (1986). *Op. Cit.* Libro I, Cap. LXI pág. 285 y en HERRERA A.(1991). *Op. Cit.* Década I. Libro I. Cap. XX.

Montechristi, a unas diez leguas al oeste porque no tenían donde surgir; Colón, o mejor, Las Casas, escamoteó las verdaderas explicaciones que debió haber entre ambos “*por no dar lugar a las malas obras de Satanás*”⁸⁹ y en los siguientes días aún continuaron costeano el borde nororiental de la Española hasta el Golfo de las Flechas, que Las Casas identificó con el Golfo de Samaná,⁹⁰ donde, definitivamente, ponen proa a España el 16 de Enero.⁹¹ Durante la travesía sufrieron una tremenda tormenta que hizo que los dos barcos se separasen el 14 de Febrero sin que volviesen a saber uno del otro hasta el regreso de ambos a España. Siguiendo a la Doctora Montserrat León Guerrero⁹², Martín Alonso Pinzón, a bordo de la “Pinta”, arribó a Bayona de Galicia el 18 de Febrero y dio la primicia del Descubrimiento enviando un correo a los Reyes, pretendiendo ir a dar la noticia, a lo que estos respondieron ordenándole la ida a Palos, puerto del que salió, y en el que falleció pocos días después de llegar. ¿Llegaron a verse Martín Alonso y Colón en Palos?

Aquel mismo día, el 18, Colón, con la “Niña”, reconoció la isla de Santa María, en el archipiélago de Azores y comenzó la aventura de su permanencia en ella, hasta la anochecida del 24 de Febrero en la que logra zarpar. Con muy mal tiempo, que empeoró aún más el 4 de Marzo, al día siguiente reconoció la Roca de Çintra logrando recalar en Rastelo, dentro del río Tajo. Permaneció en Lisboa y sus alrededores hasta el día 13, en el que zarpó rumbo a Saltes, a donde llegó a mediodía del día 15 de Marzo. En este intervalo envió un correo a los Reyes Católicos y mantuvo contacto con el Rey de Portugal, a quien informó de lo hecho, aunque es muy probable que no llegase a saber que Martín Alonso se le había adelantado en la llegada a Galicia y en la noticia del Descubrimiento. Cabe preguntarse si Juan II de Portugal tuvo conocimiento de la llegada de Pinzón a Bayona y, también, del correo enviado a Barcelona. Si había en Bayona un informador del Rey de Portugal, que era bastante probable, los 14 días de intervalo entre la llegada de Pinzón y la de Colón dieron tiempo suficiente para que la noticia llegase desde Bayona a Lisboa. Con Colón en el Valle del Paraíso, cercano a Lisboa, dando información directa, el Rey de Portugal tuvo tiempo para preparar una embajada a los Reyes Católicos, tratando de adelantarse a los acontecimientos. Estos hechos no los conocería Colón

⁸⁹ COLÓN, C. (2006). Op. Cit. 6 de Enero.

⁹⁰ LAS CASAS, B. (1986). Cap. LXI. pág. 285.

⁹¹ COLÓN, C. (2006). 16 de Enero de 1493.

⁹² LEÓN GUERRERO, M. M. (2006). Op. Cit. pág. 17.

hasta su llegada a Palos, el mismo día y, casi a la vez, que Martín Alonso Pinzón, que morirá en La Rábida pocos días después.

5. Final del primer viaje y organización del segundo

Colón organizó su viaje triunfal a través de España para ir a Barcelona donde estaban los Reyes; parece ser que la primera intención era haber hecho el viaje por mar, bastante más rápido, pero tomó la decisión de ir por tierra y así el 20 de Marzo estaba en Sevilla⁹³, de donde no partió hasta el 9 de Abril⁹⁴ para realizar el viaje a Barcelona, atravesando los reinos de Andalucía, Murcia, Valencia y Aragón.

Al llegar a Barcelona, Colón fue consciente del recibimiento sin precedentes que le habían hecho los Reyes, y que ha sido narrado con todo detalle por cronistas como Fernández de Oviedo o Pedro Mártir de Anglería, y también se dio cuenta de que había muchas cosas adelantadas para realizar el viaje de confirmación: la primera y más importante: la clara decisión de hacerlo y las primeras líneas de organización para el mismo, porque todo lo que rodeaba a estos viajes de descubrimiento eran unas intenciones y unas decisiones Reales. El movimiento de embajadores con Portugal no podía pasarle desapercibido y es seguro que los propios Reyes le informaron personalmente en sus despachos al encargarle la organización del segundo viaje; a él, al Almirante ya confirmado, y también, a Don Juan Rodríguez Fonseca, encargado, junto a Colón, de dicho trabajo, por la Real Provisión de 24 de Mayo de 1493⁹⁵, aunque hay un documento del 23 de Mayo, ordenando a Pinelo la entrega de 200.000 mrs. anuales a Fonseca a partir del 20 de Mayo de ese año, fecha en la que debió ser nombrado para esta función. Como apunta la Doctora León en el libro citado,⁹⁶ teóricamente Colón y Fonseca se repartían la organización del viaje, tratando de coordinar sus esfuerzos, pero en la práctica, y mientras Colón bregaba con armadores, pilotos y tripulaciones, lo que no es poco, el Arcediano Fonseca llevaba toda la gestión administrativa y económica, lo que no es menos.

⁹³ LAS CASAS, B. (1986). Op. Cit. I Cap. LXXVII.

⁹⁴ VARELA Y LEÓN. (2003) pág. 157.

⁹⁵ AGI.Patronato 295, carp 1ª, doc. nº 8. Barcelona 24 de Mayo de 1493.

⁹⁶ LEÓN GUERRERO, M.(2006) pág. 38.

En Junio viajó a Sevilla para dedicarse a la organización de la nueva flota y su aprovisionamiento y en una carta a los Reyes les reclama el Diario ⁹⁷, a lo que la Reina, en carta mensajera de 5 de Septiembre de 1493 le contesta que “ *vos envío un traslado del libro que acá dejastes, el cual ha tardado tanto porque se escribiese secretamente para que éstos que están aquí de Portugal ni otro alguno no supiese de ello ,y a causa desto, porque más presto se hiciese ,va de dos letras ,según veréis*” y añade la Reina a continuación “*La carta de marear que habiades de hacer, si es acabada, me envid luego*⁹⁸

No se puede pensar que Colón se hiciese a la mar para el viaje de confirmación sin una copia, sin un resumen, sin unas notas mínimas de los miles de datos contenidos en el Diario y en la Carta que, aunque no llegase a mandarla, existía con toda seguridad. Un mapa explica muchas más cosas que un escrito, refrescando la memoria a su propio autor; ambos documentos no tenían tanta importancia para la travesía del Atlántico como para la recalada en las Islas caribeñas. Las Casas dice que ésta fue la última carta que enviaron los Reyes a Colón, que se hizo a la mar con sus diecisiete barcos el 25 de Septiembre⁹⁹. De la carta de la Reina se deduce que lo que se le devolvió a Colón fue una copia y la pregunta es ¿dónde está el original?.

Con el Diario original, o con una copia, con cartas de marear terminadas o a medias, el 25 de Septiembre el Almirante de la Mar Océana Don Cristóbal Colón zarpaba rumbo a las Indias con 17 barcos y unos 1.500 hombres y mujeres para iniciar el asentamiento indiano y, también, comprobar la posición geográfica de las nuevas tierras descubiertas para evitar conflictos con Portugal.

Y es preciso aclarar que en la selección de textos efectuada para obtener la mayor cantidad de datos objetivos se ha podido comprobar que, coetáneos como Andrés Bernáldez, que alardeaba de haber tenido a Colón en su casa, o Pedro Mártir de Anglería, que fue el primero en publicar sobre el Descubrimiento, es posible que hubiesen leído el “Diario” de Colón y le hubiesen escuchado de viva voz más de una vez, pero también es innegable que lo tergiversaron como les apeteció. De los cronistas que viajaron en el Segundo Viaje con Colón, como Miguel de Cuneo o Guillermo de Coma, no puede extraerse el más mínimo detalle válido acerca del

⁹⁷ FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, M.(1954) Tomo I pág. 285.

⁹⁸ LAS CASAS, B. (1986) Op. Cit. Cap. LXXXIII. pág.350.

⁹⁹ LAS CASAS, B.(1986) Op.Cit. pág. 381.

naufragio; en cuanto a los historiadores consagrados, Herrera, Oviedo, Gómara, etc. se limitan a copiarse datos, unos a otros, introduciendo cosas que no se sabe de dónde han podido sacarlas.

En cualquier caso, es preciso reconocer que, en la práctica, tan sólo el “Diario del Primer Viaje”, resumido por Las Casas, todo lo aportado por la “Historia de las Indias”, también de las Casas, la “Historia del Almirante”, de Hernando Colón y la Carta de Colón a los Reyes de 4 de Marzo de 1493 contienen datos suficientes que permiten establecer hipótesis y líneas de investigación, porque ofrecen distancias, medidas en el espacio y en el tiempo, aunque sea aproximadamente. Quizá, a lo largo de la exposición de los fragmentos de textos seleccionados pueda aparecer la sensación de reiteración, pero se hace necesario para poder trazar unos mapas que permitan obtener distintas posiciones del pecio de la “Santa María”, de la casi segura situación del primer poblado del rey Guacanagarí y, quizá, del segundo poblado, de la hipotética ubicación de los restos del Fuerte de la Navidad y de la posición del Ancla de Bellevue.

CAPÍTULO II

FUENTES DOCUMENTALES DEL SEGUNDO VIAJE DE CRISTÓBAL COLÓN

1. Textos de testigos presenciales

2. Carta de Cristóbal Colón a los Reyes de fines de enero de 1494 3.

3. Relación del doctor Diego Álvarez Chanca

- Carta al Ayuntamiento de Sevilla

4. Relación de Miguel de Cuneo

5. Relación de Guillermo de Coma

6. Otras fuentes documentales

- Fray Bartolomé de las Casas
- Hernando Colón
- Antonio de Herrera y Tordesillas
- Gonzalo Fernández de Oviedo
- Pedro Mártir de Anglería
- Andrés Bernáldez
- Juan Ginés de Sepúlveda
- Francisco López de Gómara
- Girolamo Benzoni

7. Análisis conjunto de los textos

CAPITULO II

FUENTES DOCUMENTALES DEL SEGUNDO VIAJE

La razón de analizar el Segundo Viaje de Colón a las nuevas tierras descubiertas tiene como objetivo la obtención de datos complementarios sobre el naufragio, así como los que, sin referirse directamente a la nao, aportan alguno para la localización del Fuerte de la Navidad, del poblado original de Guacanagarí y de aquél otro en el que éste estaba refugiado cuando Colón llegó a la Villa de la Navidad. Como era de esperar, no hay un solo dato sobre el naufragio como hecho náutico ni tampoco sobre los restos de la nave, aprovechados o no, de los que no se escribe una palabra que permita situarlos sobre un mapa. Las escasas referencias a la situación del destruido Fuerte de la Navidad y a la del poblado del cacique, también destruido, al parecer, en su totalidad, pues fueron quemados dos veces, incluyendo aquí las dos casas que el Rey había dado a los españoles, permiten intuir algunos datos, distancias especialmente, con las que tratar de situar mejor el pecio de la Nao Santa María.

Por estos motivos, el Segundo Viaje nos plantea problemas distintos a los del Primero con respecto a las Fuentes¹⁰⁰. No hay Diario, ni original ni copiado por nadie, pero hay una larga carta de Colón a los Reyes, fechada a finales de Enero de 1494¹⁰¹, que viajó a la par que el famoso “*Memorial de Torres*”¹⁰², es decir, el amplio documento que Colón entregó a Antonio de Torres, conteniendo todo cuanto Colón quería que éste explicase a los Reyes, y fechado en La Isabela el 30 de Enero de 1494.

La flota de Torres, formada por doce carabelas de los diecisiete barcos que habían llegado de España, zarpó de La Isabela el 2 de febrero de 1494; la intención de este regreso era reabastecer a la incipiente y desmoralizada colonia, que a las

¹⁰⁰ Si en el Primer Viaje no hubo más que un testigo presencial, Cristóbal Colón, en el Segundo, además de Colón, que dejó varias cartas a los Reyes, están la del Doctor Diego Álvarez Chanca y los dos Relatos, intrascendentes por su contenido, de Guillermo de Coma y de Miguel de Cuneo.

¹⁰¹ COLÓN, C. (1892) *Carta a los Reyes a finales de Enero de 1494*. CO.DO.IN Tomo II Pág. 447 a 467.

¹⁰² COLÓN, C. (1994). *Memorial de Colón sobre lo que Antonio de Torres ha de decir de su parte a los Reyes*. CO.DO.DES. Madrid. CSIC.

naturales penalidades del viaje añadieron la tremenda impresión de lo sucedido en la Navidad. En ningún caso puede suponerse que Colón no escribiese un Diario, y, en esta ocasión, por más motivos aún: un pescador que faena a unas pocas millas de su base ni lleva un diario ni lo necesita; una carabela dedicada al cabotaje entre unos pocos puertos relativamente cercanos, tampoco necesita llevar un diario de a bordo; incluso una carabela dedicada al tráfico entre islas que repite una y otra vez el mismo recorrido no parece que lo necesite; con llevar el rol al día para justificar los puestos de trabajo de la tripulación, y, por tanto, las pagas, tiene bastante.

Pero una flota de diecisiete barcos, con unas mil quinientas personas a bordo¹⁰³, que sale de España por Voluntad Real para confirmar la misma Real Voluntad, si no más aún, del viaje anterior, es un ejercicio de plena Soberanía y con un planteamiento estratégico a escala global. El encargo consiste en reconocer las tierras anteriormente descubiertas y determinar lo más exactamente posible su situación geográfica, llevándola sobre unos mapas que permitan demostrar sobre la mesa de los diplomáticos que esas tierras están dentro de los límites pactados entre España y Portugal, todo, con el arbitraje del Sumo Pontífice.

No puede pensarse que Colón, con seis veces más barcos y quince veces el número de personas, entre tripulantes y pasajeros que los del Primer Viaje¹⁰⁴, no iba a llevar una relación estricta de los acaecimientos. Los Reyes le habían puesto al lado, y con toda la razón y sentido práctico, al Arcediano de Sevilla Don Juan Rodríguez de Fonseca¹⁰⁵, para llevar la administración de las flotas, descargando así al Almirante de toda o buena parte de la faena administrativa. Y, también, para controlar un poco los deseos y fantasías de Don Cristóbal, que, una vez confirmado su Almirantazgo, estaba dispuesto a llevarse a las Indias una Corte completa. A instancias de Fonseca, que se negaba a pagar a toda esa gente con los fondos reales, los Reyes terminaron autorizando a Colón a llevarse a sus expensas “diez escuderos

¹⁰³LEÓN GUERRERO, M.M. (2006). *Cristóbal Colón y su viaje de confirmación*. Valladolid. Véase también VARELA MARCOS, J., CARRERA DE LA RED, M. Y LEÓN GUERRERO, M.M. (1998) *Segundo Viaje de Colón*. Valladolid.

¹⁰⁴LEÓN GUERRERO, M.M. (2006). Op. Cit. En este libro se encuentran pormenorizados todos los datos disponibles hasta hoy sobre tripulantes, pasajeros, sus oficios y muchas vicisitudes de las gentes que viajaron al Nuevo Mundo en este Segundo Viaje de Colón, también denominado “Viaje de Confirmación”.

¹⁰⁵ SAGARRA GAMAZO, A. (Coord.). (2005) *Juan Rodríguez de Fonseca: su imagen y su obra*. Valladolid.

de a pie y veinte hombres”¹⁰⁶. Junto a Don Juan Rodríguez de Fonseca, fueron designados otros altos funcionarios como Juan de Soria, lugarteniente de Contadores Mayores, Álvaro de Acosta, que fue, primero, justicia mayor a bordo de la flota y, más tarde, en tierra, o Gómez Tello, representante de la soberanía de los Monarcas en las nuevas tierras.

A todo lo anterior se añaden, con toda seguridad, las instrucciones políticas dadas por los Reyes ante posibles problemas con Portugal. En las instrucciones de organización y movimientos de las flotas, tanto de las tres embarcaciones del Primer viaje como de las diecisiete del Segundo, se tuvo especial cuidado de que el último punto de reunión antes de cruzar el Océano, fuese sobre una isla de las Canarias, para que nadie pudiese acusar a España de incumplimiento de los tratados de Alcáobas-Toledo. Recordemos que, en el Primer viaje, el 6 de Septiembre de 1492, al salir de La Gomera, avisaron a Colón de que andaban por la Isla del Hierro tres carabelas de Portugal “*para lo tomar*” a lo que Colón respondió muy ufano que “*debía ser de envidia qu’el Rey tenía por averse ido a Castilla*”¹⁰⁷.

En el relato del Segundo Viaje, según Las Casas, el 7 de Octubre, Colón “*dio a cada piloto su instrucción cerrada y sellada, donde se contenía la derrota y camino que habían de hacer para hasta llegar a la tierra del Rey Guacanagari.....mandó a los pilotos que en ningún caso abriesen la dicha instrucción, sino en el caso de que el tiempo les forzase a apartarse de su compañía, entonces la abriesen para que supiesen donde habían de ir; en otra manera no, porque no quería que nadie supiese aquellos caminos, porque no acaeciese por ventura, ser avisado de ello el rey de Portugal*”¹⁰⁸

En todos los viajes en los que el conocimiento de la derrota deba ser mantenido en secreto se sigue este procedimiento siempre que sea necesario navegar en conserva, como era en este caso, en el que la única instrucción de navegación sería mantenerse a la vista de los otros barcos y, en caso de mala mar, encender algún farol durante la noche; las instrucciones secretas llevarían trazadas las derrotas más sencillas de recorrer para llegar a algún punto de recalada donde reunirse.

¹⁰⁶AGI. Patronato 9, Fol 50 rct. Barcelona 18 de Agosto de 1493.

¹⁰⁷COLÓN, C. (2006) Op. Cit. 6 de Septiembre.

¹⁰⁸LAS CASAS, B. de. (1986) Op. Cit. Cap LXXXIII.

En los breves párrafos de introducción, prólogo o exordio *del* " *Diario del Primer Viaje*", Colón ofrecía a los Reyes escribir un diario, hacer una carta nueva de navegar y componer un libro poniendo todo como si fuese pintura¹⁰⁹; de todo lo anterior sólo entregó el "Diario" que, desaparecido, es conocido a través del extracto de Fray Bartolomé de Las Casas. En el caso del Segundo Viaje, tampoco hay un "Diario de Navegación" ni noticia de que lo haya visto alguien; existen las Cartas de Colón a los Reyes y tres relaciones de primera mano, o sea, testigos presenciales de los hechos: éstos son el Doctor Diego Álvarez Chanca, que hace un cumplido relato y dos pasajeros italianos, Miguel de Cuneo y Guillermo de Coma; en el caso de estos dos últimos y a la vista de las extrañas noticias que recogen, dan la sensación, a veces, de que sus autores no es que no estuvieran presentes sino que, además de escribir muchos años después, lo hicieron de memoria y dando crédito a otras historias escuchadas quién sabe dónde.

El Doctor Diego Álvarez Chanca, médico sevillano que había atendido a la Reina Isabel y a su hija Juana, había solicitado a los Reyes Católicos formar parte de la expedición que se estaba organizando para marchar a las tierras recién descubiertas. La licencia para viajar se despachó en función de lo dispuesto por los Reyes en la Real Provisión que prohibía marchar a las Indias sin su licencia¹¹⁰ y, además, se le consideró que continuaba en el Real Servicio, por lo que se le mantuvo el salario anual¹¹¹, del que existe un dato en una libranza de 68.750 maravedíes¹¹². La relación del Doctor se encuentra en la Biblioteca de la Real Academia de la Historia, en Madrid, y está formada por 33 hojas, de las que las 16 primeras son una copia de las dos primeras Décadas de Pedro Mártir y el resto, hasta la 31, son la Carta dirigida al Cabildo de Sevilla relatando los acontecimientos sucedidos en aquel Segundo Viaje.

La relación está interrumpida, no sabemos si voluntariamente o, más probablemente, por pérdida de algunas hojas del manuscrito, pues el último párrafo del escrito, a pesar de lo que afirma sobre su propia capacidad narrativa no parece ni adecuado ni oportuno para terminar con unos hechos que el Doctor sabía que iban a

¹⁰⁹ VARELA MARCOS, J y FRADEJAS RUEDA, J. M. (2006). *Diario del Primer Viaje de Cristóbal Colón*. Valladolid.

¹¹⁰ AAS Registro de los Reyes Católicos .Tomo IV .fol .202 .Barcelona.30 de Marzo de 1493.

¹¹¹ AGI. Patronato 9 .fol 28 r .Carta de los Reyes a Chanca de 23 de Mayo de 1493.

¹¹² CO.DO.IN. Tomo XXX .pag 119 .11 de Septiembre de 1494.

pasar a la Historia. Este hecho es comentado por D.Martín Fernández de Navarrete en la transcripción del documento¹¹³. A los tres meses de su estancia en la Española le sacaba a Colón un respetable aumento de sueldo anual de 50.000 maravedíes, luego confirmado por los Reyes, que le enviaron una Cédula diciéndole lo bien que había informado Colón sobre él, pidiéndole que continuase y “*se le harían mercedes*”.¹¹⁴

Haciendo una interpretación un tanto forzada de la Década III de Pedro Mártir, que le conoció personalmente, hay quien supone¹¹⁵ que volvió a las Indias con la expedición de Pedrarias Dávila en 1514, de donde había regresado alrededor de 1500, año en que se casó en Sevilla con una rica viuda, y se tiene noticia de haber publicado, al menos, cuatro libros en 1500, 1502, 1506 y 1514¹¹⁶. Su actividad principal no debió ser la medicina sino los negocios con las Indias hasta 1515 al menos, a los que se dedicó, según Pedro Mártir “*con gran cobdicia de oro*”.¹¹⁷

Otra Relación es la de Miguel de Cuneo, culto y curioso observador saonés, que debía tener los suficientes conocimientos en la Corte y presentar las credenciales convenientes para que en brevísimo plazo se le autorizase a viajar, además, siendo extranjero. Formaba parte de aquella especie de Corte que Colón quiso que le acompañase al Nuevo Mundo y que Fonseca se negó a pagar. Su relato, pleno de nacionalismo ligur, tirando siempre para Génova hasta el extremo de que apenas aparecen los españoles, pero muy independiente, como afirman C. Varela y J. Gil en el estudio previo¹¹⁸, no aporta ningún detalle al naufragio ni al establecimiento de La Navidad y si no se manejan las fechas con sumo cuidado, puede aportar algún error.

La Relación de Guillermo de Coma, incluida en el mismo volumen¹¹⁹, con su alambicado y muchas veces cursi lenguaje, tampoco aporta detalle alguno que permita mejorar los pocos datos disponibles para el objetivo de este estudio, y otro tanto sucede con las numerosas relaciones de los hechos allá acaecidos: todas citan el hecho del naufragio pero ninguna da un sólo detalle aprovechable para saber dónde y

¹¹³ FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, M. (1954). Op. Cit. Tomo II. Doc.XXXVI. pag.63.

¹¹⁴ CO.DO.DES.(1994). Pág. 505 y ss. También está recogida en VARELA, C. y GIL J. (1984). *Cartas de particulares a Colón y Relaciones coetáneas*. Madrid.Alianza Universidad. pag. 152.

¹¹⁵ VARELA, C. y GIL. J (1984). Op. Cit. pag. 154.

¹¹⁶ *Ibíd.* Nota pág. 154.

¹¹⁷ *Ibíd.* Págs. 152 a 155.

¹¹⁸ *Ibíd.* Págs. 235 a 239.

¹¹⁹ *Ibíd.* Págs. 177 a 182.

cómo sucedió realmente; y otro tanto sucede con la situación topográfica del Fuerte de la Navidad, cuyos datos de posición siempre resultan vagos. Sólo a base de forzar datos hasta el extremo y así, intentar combinarlos se logra situar algunos puntos que pueden llegar a decir algo. Veamos los distintos textos.

1. Textos de testigos presenciales

Decíamos al comenzar el análisis de las **Fuentes del Primer Viaje**, que se daba el caso paradójico de que lo escrito por el único testigo presencial, Colón, nos haya llegado a través de un resumen y de dos obras, todas escritas con sus papeles delante, muchos años más tarde, papeles que han desaparecido casi por completo.

Y en el caso del Segundo Viaje nos encontramos con una situación similar: por una parte, los Diarios o cómo quiera llamárseles, de puño y letra de Colón están desaparecidos. Del Diario del Primer Viaje se sabe que se hizo una copia que se envió a Colón antes del Segundo Viaje, pero luego desaparecieron el original y la copia quedando solamente el resumen que hizo Bartolomé de Las Casas. En el relato del Segundo Viaje ni se cita ese Diario; es de suponer que, al regreso, lo recogería Don Juan Rodríguez de Fonseca como Administrador General de los Asuntos de Indias, y que Las Casas tendría acceso a él, pero volvemos a lo anterior: tras la experiencia de haber perdido el Diario auténtico ¿Colón no hizo una copia para su propio uso? Afortunadamente quedó las Cartas que envió a los Reyes, como la conocida “Memorial de Torres”, con la escuadra que regresó a España para reabastecer a los expedicionarios en el invierno de 1494.

Los otros tres testigos presenciales son el Doctor Álvarez Chanca, Miguel de Cuneo y Guillermo de Coma.

2. Carta de Cristóbal Colón a los Reyes de fines de Enero de 1494¹²⁰

“...y dexé de vista lunes 7 de octubre para venir a esta isla Ysabela, a donde yo había dexado la gente el año pasado, y primero venir a la isla de los Caníbales, porque yo tenía que estaba más al oriente y poco distantes de mi camino; a los cuales yo llegué, por la Merçed de Nuestro Señor en veinte días”...

¹²⁰ RUMEU, A.(1989). *Manuscrito del Libro Copiador de Colón*. Madrid. Tabula Americana. Tomo II, págs.435 a 443.

...”la llamé de Santa María de Guadalupe.....aquí hallé un gran pedazo de coaste de una nao de España, creo que sería de la que antaño aquí en la Navidad dexé”.

“Todas estas islas que agora se an fallado, enbío por pintura con las otras del año pasado y todo en una carta que yo compuse, bien con harto trabajo por las grandes mis ocupaciones del asiento que acá se faze de la villa; ya e despachado del armada porque se buelva; en el cual negoçio, el ayuda que yo esperaba de algunas personas, que dezían allá que deseavan tanto el servicio de Vuestras Altezas, allende de la rrazón que les obligava, acá les pesa con el bien fecho. Verán Vuestras Altezas la tierra d’España y Africa y, enfrente d’ellas, todas las yslas halladas y descubiertas este viaje y el otro; las rraias que ban en largo amuestran la Ystançia de oriente a oçidente, las otras questán de través amuetran la ystançia de setentrion en ahustro. Los espacios de cada rraia significan un grado, que e contado çinqueta y seis millas y dos tercios que rresponden destas nuestras leguas de la mar, catorze leguas e un sexto; y así pueden contar de oçidente a oriente como de setentrion en ahustro el dicho número de leguas, y contar con el quento de Tolomeo, que a Porçiano los grados de la longuitud con los del equinoçial, diciendo que tanto rresponde quatro grados equinoçiales como cinco, por panuelo de Rodas, los treinta y seis grados; así que cada grado questá en esta dicha carta rresponde catorze leguas y un sexto, así de setentrion en ahustro como de oriente en oçidente. E para que podrán ver la distancia del camino ques de España al comienço fin de las Yndias, y verá, en qual distancia las unas tierras de las otras rresponden, berán en la dicha carta una rraia que pasa setentrion en austro, ques bermeja, y pasa porçima de la isla Ysabela sobre Fin d’España, allende del qual están las tierras descubiertas el otro viaje, y las otras de agora, de acá de la rraia, se entiende; y espero en Nuestro Señor que cada año mucho abremos de acrecentar en la pintura porque descubrirá continamente”.

....”Después vine con muy buen tiempo corriendo la costa desta isla fasta Monte Christo adonde en el puerto çorgí con toda la flota y hordené todo lo que cumplía por rregimiento y servicio de Vuestras Altezas; porque de allí fasta la villa de la Navidad se puede yr en un día con buen tiempo, y así esto fecho, di la vela con todos los navíos y a medio camino, vi que atrás me venía una canoa a gran priesa y yo nunca lo quise esperar, porque se me hazía tarde para entrar en el puerto de día; y con todo no pude yo llegar a tiempo y ove de sorgir de fuera adonde, a gran rato

de la noche, llegó la dicha canoa, por la cual venía un privado de un rrei Guacanagarí, el cual venía de navío en navío llamando por mí, y hasta que no me vido y oyó no quiso entrar en la nao.....este me dixo.....bino este Cahonaboa y de noche puso fuego en la villa, la cual quemó toda que no quedó nada, de ques de aver piadad, porque otra población tan grande ni de tan hermosas casas e visto en todas las Yndias;y luego otro día, a ora de vísperas, al tiempo quel tiempo me fue próspero, levanté las áncoras y entré en el puerto y fui a sorgir delante la susodicha villa, de que tuve piadad grande después del daño y mal que a nuestros cristianos avía aconteçido...”

“...este presente día no descendí en tierra fasta el otro siguiente, de gran madrugada, que hallé todo este sitio fecho huerta, sin forma de casa, salvo de la fortaleza, que ansí destruida y quemada, amostrava que en la mitad de Castilla se defendería buenos días a gran gente.....Y este mismo día avía yo enviado una carabela a ver el golfo de España¹²¹, ques de allí acerca ocho leguas porque creía yo, según su fechura, que avía de aver un gran río y que traya oro; la cual carabela fue a topar donde estaba Ocanaguari, el cual rogó a Melchior que me rrogase que yo le fuese a ver....”

“Partí de ay y bine a Montechristo, de donde porfié muchas veces con el viento contrario para venir al cavo del Angel,.....luego que determiné la partida de la villa de La Navidad, embié la carabela¹²², que ya dixé, que rrodease esta isla fasta enfrente de Montechristo, de la otra parte del austro, trato que avía hallado costa aseñalada del naçimiento del oro; aguardo cada rrato por ella, y no es maravilla de su tardada porque los vientos an sido y son muy contrarios.”

¹²¹ Este Golfo de España aparece nombrado por vez primera. El hecho de que lo sitúe a unas “ocho leguas/millas de la Navidad” significa llevarlo a la zona de Caracol (por el poblado de Guacanagarí), pues si se lleva en dirección Oeste se saldría de la bahía.

¹²² Aquí no parece haber duda de que es la orden a Diego Márquez o Marqués para que comience el bojeo de La Española, que terminó en Isabela hacia el 21 de Enero de 1494. Toda ésta fase está magistralmente estudiada por la Doctora LEÓN GUERRERO (2006) en su libro “Cristóbal Colón y su viaje de confirmación”. Valladolid 2006.

3. Relación del Doctor Diego Álvarez Chanca¹²³

- Carta al Ayuntamiento de Sevilla

Capítulo 11. Llegada a la Española.

“....Por la costa d’esta isla corrimos al pie de cient leguas, porque hasta donde el Almirante avía dexado la gente avría en este compás que será en comedio o en medio de la isla.....No çesamos de andar nuestro camino fasta llegar a un puerto llamado Monte Christi, donde estuvimos dos días para ver la disposición de la tierra, porque no había parecido bien al Almirante el logar donde había dexado gente para hazer asiento.Deçendimos en tierra para ver la dispusiçión; avía cerca de allí un gran rio de muy buena agua¹²⁴ pero es toda tierra anegada e muy indispueta para abitar. Andando veyendo el rio e tierra, hallaron algunos de los nuestros en una parte dos ombres muertos junto al rio,el uno con un lazo al pescueço y el otro con otro al pie; esto fue el primero dia. Otro día siguiente hallaron otros dos muertos más adelante de aquello; el uno d’éstos estava en disposición que se le pudo conoçer tener muchas varbas. Algunos de los nuestros sospecharon más mal que bien, e con razón, porque los indios son todos desbarvados, como dicho he. Este puerto esta del lugar donde estava la gente cristiana doze leguas. Pasados dos días alçamos velas para el lugar donde el Almirante avía dexado la sobre dicha gente en compañía de un rey d’estos indios que se llamava Guacamari, que pienso ser de los principales desta isla. Este día llegamos en derecho de aquel lugar (27 de Noviembre de 1493), pero era ya tarde porque allí avía unos baxos , donde el otro dia se avía perdido la nao en que avía ido el Almirante, no osamos tomar el puerto çerca de tierra fasta que otro día de mañana se desfondase e pudiesen entrar seguramente; quedamos aquella noche no una legua de tierra.”

Capítulo 12. Llegada al Puerto de Navidad.

“ Después que surgimos en aquel lugar sobredicho, tarde, el Almirante mandó tirar dos lombardas a ver si respondían los cristianos que avían quedado con el dicho Guacamari, porque también tenían lombardas, los cuales nunca

¹²³ Se ha empleado la transcripción de CO.DO.DES. (1994) págs.504-514.

¹²⁴ Colón había bautizado este rio el 8 de Enero de 1493, cuando iniciaba el tornaviaje, como Río del Oro, y que hoy se denomina Río Santiago o Yaqué.

respondieron, ni menos parecían huegos ni señal de casas en aquel lugar, de lo cual se desconsoló mucho la gente...”.

...” E que Guacamari estaba en otro lugar ferido en una pierna e por eso no avía venido, pero que otro dia vernía,....Otro día en la mañana estovimos esperando el dicho Guacamari e entre tanto saltaron en tierra por mandato del Almirante e fueron al lugar donde solían estar, e halláronle quemado un cortijo algo fuerte con una palizada, donde los cristianos avitavan e tenían lo suyo quemado e derribado, e ciertas vernias¹²⁵ e ropas que los indios avían traído a echar en la casa...Después que preguntaron por los cristianos dixeron que todos heran muertos...”

“.....Otro día de mañana salió a tierra el Almirante e algunos de nosotros, e fuimos donde solía estar la villa, la cual nos vimos toda quemada e los bestidos de los cristianos se hallaban por aquella yerba. Por aquella ora no vimos ningún muerto...Avía entre nosotros muchas razones diferentes; unos, sospechando que el mismo Guacamari fuese en la traición e muerte de los cristianos, otros les parecía que no, pues estaba quemada su villa, así que la cosa hera mucho para dubdar. El Almirante mandó catar todo el sitio por donde los cristianos estaban fortalecidos por qué los había mandado que desque toviesen alguna cantidad de oro que lo enterrasen. Entre tanto que esto se hazía quiso llegar a ver a cerca de una legua do nos parecía que podría haver asiento para poder hedificar una villa.....porque ya era tiempo, adonde fuimos çiertos con él mirando la tierra por la costa fasta que llegamos a un poblado, donde había siete u ocho casas....e llevaron lo que pudieron e lo otro dexaron escondido entre yerbas junto con las casas, que es gente tan bestial que no tienen discreción para buscar lugar para abitar, que los que viben a la marina es maravilla cuand bestialmente hedifican, que las casas en derredor tienen tan cubiertas de yerba o de humedad que estoy espantado como viben. En aquellas casas hallamos muchas cosas de los cristianos, las cuales no se creían que ellos hobiesen rescatado, así como una almalafa muy gentíl, la cual no se había descogido de como la llevaron de Castilla ,e calças e pedazos de paño ,e una ancla de la nao qu’el Almiranteavía perdido el otro viaje e otras cosas”

¹²⁵ “Vernias” o “Bernias” eran unas capas de tejido muy basto, abatanado, a veces con corte y forma de tabardo, utilizadas como prenda de abrigo o manta para dormir.

“Aquel día venimos por donde estaba la villa, y cuando llegamos hallamos muchos indios que avían asegurado y estaban rescatando oro, tenían rescatado hasta un marco, hallamos que habían mostrado donde estaban muertos onze cristianos, cubiertos ya de la yerba que avía crecido ya sobre ellos...”

“Otro día de mañana, porque en todo aquello no avía logar dispuesto para nosotros poder hazer asiento, acordó el Almirante fuese una carabela a una parte para mirar lugar conveniente, e algunos que fuimos con él a otra parte, a do hallamos un puerto muy seguro e muy gentil disposición de tierra para abitar, pero porque estaba lexos de donde nos deseábamos que estava la mina de oro, no acordó el Almirante de poblar sino en otra parte que fuese más cierta si se hallase conviniente dispusiçión.”

Capítulo XIII

“Cuando venimos d’este lugar hallamos venida la otra carabela que avía ido a la otra parte a buscar el dicho lugar, en la cual avía ido Melchior e otros cuatro o cinco ombres de pro; e yendo costeando por tierra salió a ellos una canoa en la que venían dos indios...uno hermano de Guacamari,...e dixeron que Guacamari les rogaba que se llegasen a tierra donde él tenía su asiento con fasta cincuenta casas.... Otro día de mañana acordó (el Almirante)partir para allá, al cual lugar llegaríamos dentro de tres oras porque apenas abría donde estábamos allá tres leguas; ansí que cuando allí llegamos hera ora de comer, comimos antes de salir en tierra...Otro día de mañana acordó el Almirante, pues que el tiempo hera contrario que sería bien ir con las barcas a ver un puerto la costa arriba, fasta el cual abría dos leguas, para ver si abría dispusiçión de tierra para hazer abitaçión; donde fuimos con todas las barcas de los navíos, dexando los navíos en el puerto. Fuimos corriendo toda la costa e también éstos no se seguravan bien de nosotros; llegamos a un lugar de donde todos eran huidos.....E no hallamos en aquel puerto dispusiçión saludable para hazer avitaçión. Acordó el almirante nos tornásemos la costa arriba por do avíamos venido de Castilla porque la nueva del oro era fasta allá. Fuenos el tiempo contrario que mayor pena nos fue tornar treinta leguas atrás que venir desde Castilla, que con el tiempo contrario e la largueza del camino ya heran tres meses pasados cuando deçendimos en tierra.”

“.....sería bien ir con las barcas a ver un puerto de la costa arriba,fasta el cual habría dos leguas,para ver si había disposición de tierra para hacer habitación. Fuimos corriendo toda la costa” ...

4. Relación de Miguel de Cuneo¹²⁶

Capítulo 1

“...El 25 de Septiembre de 1493 partimos de Cádiz con XVII velas excelentes por todos los conceptos, XV velas cuabras y II latinas....el XIII de octubre, en Domingo, por la mañana dejamos la isla del Hierro,¹²⁷ la última de las islas Canarias, y nuestro rumbo fue a la cuarta de poniente hacia el lebeche...”

Capítulo 5

“...el dia XXV, con el nombre del Señor, arribamos a la Isla Española encontrada en otro tiempo por el dicho señor Almirante, donde fondeamos en un puerto buenísimo llamado Monte Cristo.”

Capítulo VI

“El dia XXVII de noviembre nos hicimos a la vela para ir a Monte Santo,¹²⁸ donde en el otro viaje el Almirante había dejado XXXVIII hombres¹²⁹, y aquella misma noche arribamos a ese mismo lugar. El XXVIII descendimos a tierra donde encontramos muertos a.....estuvimos X días en estas diligencias, y el VIII de diciembre partimos del dicho lugar, porque era malsano por las ciénagas que hay allí¹³⁰,y nos fuimos a otro sitio, siempre en la isla, a un excelente puerto donde

¹²⁶ CUNEO, Miguel de. (1984) *Sobre las Novedades de las Islas del Océano Hespérico descubiertas por Don Cristóbal Colón, Genovés*. Edición de Consuelo Varela y Juan Gil en *Cartas de Particulares a Colón y Relaciones coetáneas*. Madrid. Alianza Universidad.

¹²⁷ Colón zarpa en domingo, lo que por devoción no hacía, aunque es posible que, en esta ocasión, no estuviesen fondeados sino temporejando o paireando, pues llevaban tres días “entre las islas”. Pusieron rumbo cuarta de poniente a lebeche.”

¹²⁸ Error de Cuneo, pues el Fuerte estaba, al menos, unas tres leguas al Sureste de Monte o Punta Santa; Cuneo no podía conocer la poco abundante toponimia más que por que se la hubiesen mostrado en una carta de marear “anterior”, y no en la que irían trazando en el nuevo recorrido de la costa que ya conocían por haberla recorrido en dirección contraria, antes de arribar a Castilla.

¹²⁹ Debe comenzar aquí la diferencia en las anotaciones sobre el número de hombres que quedaron en la isla.

¹³⁰ Esto no coincide con lo descrito en el Primer Viaje, en el que el asentamiento de la Navidad, sin ser un paradigma, era adecuado.

tomamos tierra.....aquí hicimos CC casas, ¹³¹que son pequeñas como las cabañas de chuchear entre nosotros y están cubiertas de yerba.”

5. Relación de Guillermo de Coma¹³²

Capítulo I

“.....había (en Cádiz, al zarpar) muchas naves muy livianas (las llamadas “barcas cantábricas”), cuyas cuadernas, para que el peso del hierro no embarace su rapidez, están en su mayor parte ensambladas con clavazón de madera;”...

“.....navegan hacia las Canarias con cinco naos grandes, además de las doce carabelas que habían probado ya el mar Indico el año antes”¹³³

Capítulo XIII

“Al renacer con el nuevo sol el día siguiente, alcanzaron la isla en la que dijimos que el año anterior había dejado el Prefecto (el Almirante) a cristianos.....al bordear su costa toparon de pasada con un puerto que se extiende a la falda de un gran monte; lo llamó Montechristi y dista de los cristianos sesenta millas..... Cuando entraron en el puerto, avanzada la noche, como ninguno de los cristianos que habitaban la fortaleza en la costa hubiese respondido a las señales que se les hacían.....sospechando la realidad: que se había dado muerte sin excepción a todos los compañeros que habían dejado allí.”

Capítulo XV

“.... (el Almirante) determina ver al rey que residía a unas diez millas del mar”....

Capítulo XVI

“.....así pues desde el puerto que llaman de la Navidad, capacísimo para muchas naves avanzan como quince millas deseosos de ver nuevos lugares. Una ensenada formaba

¹³¹Levantar doscientas casas, aunque sean unas barracas elementales, requiere un esfuerzo continuado, pues los hidalgos no iban a trabajar habiendo “inferiores”, por lo que hay que suponer que falta una explicación en el párrafo anterior, que justifique aunque sea brevemente los días transcurridos hasta llegar al asentamiento en el que se edificaría la Isabela.

¹³²COMA, GUILLERMO de.(1984). *Relación sobre las Islas recientemente descubiertas del Mar Meridiano e Indico*. Traducida por Nicolás de Esquilache. Edición de Consuelo Varela y Juan Gil en *Cartas de particulares a Colón y Relaciones coetáneas*. (1984) Madrid. Alianza Universidad.

¹³³La única carabela que repetía viaje era la “Niña”, de Vicente Yáñez, o Eanes, Pinzón.

*allí un puertomuy abrigado; se llama Puerto Real, no inferior a ninguno según el testimonio de los navegantes curtidos...”*¹³⁴

6. Otras fuentes documentales

Hemos visto los textos redactados por testigos presenciales: el Almirante Don Cristóbal Colón, el Doctor Chanca, Miguel de Cuneo y Guillermo de Coma, de los que sólo Colón y Chanca merecen ser tomados en consideración; las descripciones que los dos italianos nos ofrecen, más vale eliminarlas de inmediato de un trabajo de investigación y pasarlas al reino de la fantasía; el Doctor Chanca, al menos, siempre da sensación de seriedad y verosimilitud a lo largo de su escrito. Pero hay un buen número de historiadores, además, consagrados como tales y tenidos por autoridades, que tomando los papeles que circulaban por la Corte y escuchando las historias que corrían de boca en boca, nos describen lo sucedido a la llegada a las Indias en este segundo viaje, con las más inauditas versiones. Hay textos de ilustres historiadores que se han limitado a cambiar la numeración de los Capítulos de Las Casas por la suya, como Oviedo o Herrera.

Quienes mejor y más detallada información nos ofrecen son, lógicamente, Fray Bartolomé de las Casas, en su “Historia de las Indias” y el hijo del Almirante, Hernando Colón, con su “Historia del Almirante”, ésta, como todo cuanto escribió, sesgada y silenciosa ante ciertos hechos, por lo demás conocidos, con tal de que la figura del Almirante quede bien por encima de todo; eran quienes, al menos teóricamente, disponían de la mejor y más abundante documentación dejada por Colón, y que fue conservada durante bastantes años, hasta que desapareció. Otros autores también tuvieron en sus manos esa documentación, en todo o en parte, pero, por las razones que sean, resumieron y tergiversaron muy notablemente los acontecimientos historiados en sus respectivas obras: Pedro Mártir de Anglería, cuya posición en la Corte, probablemente, le garantizaba el acceso directo a los papeles de Colón, y que debió ser el primero en utilizarlos, se limitó a utilizar los textos como argumentos poéticos para sus elegantísimas Décadas; Andrés Bernaldez, el “Cura de los Palacios”, que decía haber tenido a Colón alojado en su casa y a quien le dejó

¹³⁴ Hay que pensar si, verdaderamente, el autor estuvo allí, y la sarta de disparates que siguen a continuación son producto suyo o del traductor; en cualquier caso no vale la pena dar confianza a una sola línea de su relación. Puerto Real fue fundada en 1503.

prestados muchos papeles, etc. no recoge nada que valga la pena tener en cuenta para nuestro objetivo.

- **Historia de las Indias**¹³⁵ de Fray Bartolomé de Las Casas.

Capítulo LXXXIV

*“... (isla de Guadalupe) ...hallaron en las casas un madero de navío, que llaman los marineros cuodaste, de que todos se maravillaron, y no supieron imaginar como hobiese allá venido, sino que los vientos y los mares lo hobiesen allá traído, o de las islas de Canaria o de la Española, de la nao que allí perdió el almirante el primer viaje”.*¹³⁶

Capítulo LXXXV

“Prosiguió su camino el Almirante, y viniendo al cabo, que, cuando el primer viaje lo descubrió, le puso nombre el Cabo del Angel, como arriba en el Capítulo [67] se dijo, vinieron a los navíos algunos indios en sus canoas con comida y otras cosas para rescatarlas con los cristianos y yendo a surgir a Monte Christi la flota, salió una barca hacia tierra, a un rio que allí parecía; vido muertos dos hombres, el uno mancebo y el otro viejo, a lo que parecía, y el viejo tenía una soga de las de Castilla a la garganta, tendidos los brazos y atadas las manos a un palo como en cruz, pero no cognoscieron que fuesen indios o cristianos el Almirante tomó gran sospecha y pena que fuesen muertos los 39 cristianos o de ellos alguna parte.....

“.....a la entrada del puerto de la Navidad surgió con los navíos, Miércoles a 27 de Noviembre; hacia la media noche vino una canoa llena de indios.....Preguntádoles el Almirante por los cristianos, que era lo que le dolía, respondieron que algunos eran muertos de enfermedad y otros se habían ido la tierra adentro con sus mujeres y aún con muchas mujeres”.

¹³⁵ LAS CASAS, B. (1986) Op. Cit.

¹³⁶ Nunca sabremos si Fray Bartolomé suprimió algún comentario de Colón en el Diario del Segundo Viaje en esta curiosa noticia, que Colón recoge en la Carta de finales de Enero de 1494, enviada a los Reyes con Torres. (CO.DO.IN. II. Pag.449). Este asunto va a ser comentado más adelante.

Capítulo LXXXVI

“Entróse luego, el jueves 28 de noviembre, a la tarde con toda su flota, dentro del puerto de la Navidad acerca de donde había dejado hecha la fortaleza, la cual vido toda quemada, de donde recibió grandísimo pesar y tristeza, viendo cierto argumento de la muerte de todos los treinta y nueve cristianos que en ella había dejado.....” “Otro día salió en tierra el Almirante por la mañana, con grande tristeza y angustia de ver quemada la fortaleza....había algunas cosas de los cristianos, como arcas quebradas y bernias y unos que llaman arambeles que ponen sobre las mesas los labradores¹³⁷”. No viendo persona alguna a quien preguntar, el Almirante, con ciertas barcas entró por un río arriba, que cerca de allí estaba, y dejó mandado que limpiasen un pozo que dejó hecho en la fortaleza para ver si los cristianos habían escondido allí algún oro, pero no se halló nada. El Almirante tampoco halló a quien preguntar, porque los indios todos huían de sus casas; hallaron empero en ellas vestidos algunos de los cristianos y dio la vuelta. Hallaron por cerca de la fortaleza siete u ocho personas enterradas y cerca de allí por el campo, otros tres, y cognoscieron ser cristianos por estar vestidos y pareció haber sido muertos de un mes atrás o poco más“Dijeron que luego que el Almirante se partió dellos, començaron entre sí a reñir y a tener pependencias y acuchillarse y tomar cada uno las mujeres que quería y el oro que podía haber y apartarse unos de otros;”

“.....que un señor que se llamaba Canabó, que señoreaba las minas (y creo que está corrupta la letra, que había de decir Caonabó, señor y rey muy esforzado de la Maguana, de quien hay bien que decir abajo), el cual los mató a todos, diez u once, dijeron más que después de muchos días vino el dicho rey Caonabó con mucha gente a la fortaleza donde no había más que Diego de Arana, el Capitán, y otros cinco que quisieron permanecer con él para guarda de la fortaleza, porque todos los demás se habían desparcido por la isla y de noche puso fuego a la fortaleza y las casas donde aquellos estaban, porque no estaban por ventura en la fortaleza, los cuales, huyendo hacia la mar, se ahogaron.... Esto concordó todo con la relación que trajeron otros cristianos que el Almirante había enviado por otra parte a saber nuevas de los treinta y ocho cristianos y llegaron al pueblo principal de Guacanagarí,....

¹³⁷ El arambel se utilizabamás como colcha o como repostero para decorar balcones y ventanas al paso de procesiones y otros actos cívicos.

Capítulo LXXXIII

“Visto por el Almirante que aquella provincia del Marien era tierra muy baja y que no le parecía que había piedra y materiales para hacer edificios, puesto que tenía muy buenos puertos y buenas aguas, deliberó de tornar hacia atrás, la costa arriba, al Leste, a buscar un buen asiento donde provechosamente poblase; y con este acuerdo, sábado 7 días de Diciembre, salió con toda su flota del puerto de la Navidad y fue a surgir aquella tarde cerca de unas isletas que está, cerca de Monte Christi, y otro día, Domingo, sobre el monte, yendo mirando por la tierra donde Dios le deparase.....”

- **Historia del Almirante**¹³⁸ de Hernando Colón.

Capítulo XLVII

“Lunes 4 de Noviembre.....pero lo que más les maravilló fue que encontraron un cazuelo de hierro, si bien yo creo que por ser los cantos y los pedernales de aquella tierra del color de luciente hierro, alguien de poco juicio que lo encontró, con ligereza le pareció de hierro aunque no lo era, como quiera que, desde entonces hasta el día de hoy no se ha visto cosa alguna de hierro entreaquellas gentes, ni yo se que lo dijera el Almirante. Antes creo que ,acostumbrando a escribir día a día lo que acontecía y le era dicho, anotase con otras cosas lo que acerca de esto le refirieron aquellos que habían ido a tierra; aunque dicho cazuelo fuese de hierro, no habría de maravillarse; porque siendo los indios de aquella isla de Guadalupe caribes, y corriendo y robando hasta la Española, quizá tuvieron aquel cazuelo de los cristianos o de los indios de aquella isla; como también pudo suceder que hubiesen llevado el cuerpo de la nave que perdió el Almirante a sus casas para valerse del hierro; y cuando no fuese hallado en el cuerpo de la nave, sería de alguna otra nave que los vientos y las corrientes habrían llevado de nuestras regiones a dichos lugares”.....¹³⁹

¹³⁸ COLÓN, H. (1988). Op. Cit.

¹³⁹El hecho de la aparición de un cazo de hierro en la Isla de Guadalupe, es, en cualquier caso, sorprendente. Colón, o Las Casas, no nos dicen el tamaño, aunque al denominarlo “cazuelo” parece referirse a un cazo pequeño, pongamos un palmo de diámetro, y no a un perol de cierto tamaño. Si el tamaño era verdaderamente manejable podía haber sido tomado en la Española en el transcurso de cualquier razzia. Sobre el traslado de los restos de la nao sólo cabe decir que era una fantasía irrealizable con los medios disponibles y, además, si había sido desarmada para construir el Fuerte ¿Qué quedaba de la nao?.

Capítulo XLIX

“Viernes 22 de Noviembre, llegó el Almirante al Norte de la Española;Siguiendo el Almirante su camino hacia la Villa de la Navidad, llegado al Cabo del Ángel....y pasando a dar fondo en el Puerto de Monte Christo una barca que fue a tierra, encontró junto a un río dos hombres muertos; uno que parecía joven y el otro viejo, que tenía una cuerda de esparto al cuello, extendidos los brazos y atadas las manos a un madero en forma de cruz; no se pudo conocer bien si eran indios o cristianos, pero lo tomaron a mal augurio.....Pero al día siguiente que estaba surto junto a la boca del Puerto de Navidad, pasada la medianoche, llegaron....preguntados por los cristianos dijeron que algunos de ellos habían muerto de enfermedad; otros se habían apartado de la compañía; otros se habían ido a distintos países y que todos tenían cuatro o cinco mujeres”.

Capítulo L

“Jueves a 28 de Noviembre, el Almirante entró con su armada en el Puerto de la Villa de Navidad y la encontró toda quemada. Aquel día no vieron persona alguna en aquellos alrededores. Pero al siguiente por la mañana, el Almirante salió a tierra, con gran dolor de ver las casas y la fortaleza incendiadas; que en la plaza sólo quedaban de las casas de los cristianos cajas rotas y otras cosas semejantes, cual en tierra devastada y puesta a saco. Como no había nadie a quien se pudiese preguntar, el Almirante, con algunos bateles, entró en un río que estaba próximo, y mientras subía por él, mandó que se limpiase el pozo de la fortaleza, creyendo que en él se hallaría oro, porque al tiempo de su marcha, recelando las dificultades que podían ocurrir, había mandado a los que allí quedaban que echasen todo el oro que allegasen en aquel pozo; pero no se encontró cosa alguna. El Almirante, por donde fue con los bateles, no pudo echar las manos a indio alguno, porque todos huían de sus casas a las selvas. No hallando allí más que algunos vestidos de cristianos, tornó a la Navidad, donde encontró ocho cristianos muertos, y por el campo, cerca de la población, parecieron otros tres; conocieron que eran cristianos por las ropas, y parecía que habían sido muertos un mes antes.”

“....un cacique llamado Caonabó, que era señor de las minas,y después de muchos días fue con no poca gente a la Navidad, donde no estaba más que Pedro de Arana con diez hombres que perseveraron con él en la guarda de la

fortaleza.....luego que fue Caonabó de noche prendió fuego a las casas en que habitaban los cristianos con sus mujeres; por miedo del cual huyeron al mar donde se ahogaron ocho, y tres perecieron en tierra que no señalaban. Que el mismo Guacanagarí, combatiendo contra Caonabó por defender a los cristianos,fue herido y huyó.”

“Considerando el Almirante la desdicha de los cristianos perdidos y la mala suerte que tuvo tanto en el mar como en aquel país, pues una vez perdió la nave y otra la gente y la fortaleza.....y que no lejos de allí había lugares más cómodos y mejores para poblar, el sábado a 7 de Diciembre salió con la armada, yendo hacia levante y llegó a la tarde no lejos de las islas de Monte Christo donde echó anclas....Al día siguiente pasó frente a Monte Christo por las siete islillas bajas que hemos mencionado....

- Historia General de los Hechos de los Castellanos en las Islas y Tierra Firme del Mar Océano¹⁴⁰ de Antonio de Herrera y Tordesillas.

Década I .Libro II .

Capítulo VI

“Estando el Almirante en Sevilla, entendiendo en su despacho, recibió una carta de los Reyes, hecha en Barcelona a 5 de Septiembre, en que le mandaban que, antes que se partiese,mandase hacer una carta de navegar, con los rumbos y cosas necesarias para saber el viaje de las Indias, y que se diese prisa en su partida, ofreciéndole de nuevo grandes mercedes, por lo que cada día más se iba entendiendo que era grande aquel negocio del descubrimiento, y que con el Rey de Portugal no se había tomado asiento hasta entonces, aunque creían que no se apartaría de la razón.”

Capítulo VII Lunes 4 de Noviembre de 1493

“...otro día que salió de allí topó con otra isla,a quien dijo Guadalupe, envió las barcas a tierra y no hallaron gente en un pueblezuelo que parecía en la costa.....y reconociendo las casas hallaron un madero de navío que los marineros llaman codaste, de que todos se maravillaron, no sabiendo como hubiese allí llegado

¹⁴⁰ HERRERA, A de (1991). Op. Cit.

sino con tiempos fortunosos de las Canarias o de la Española, de la nave del Almirante, que allí se perdió....Viernes a 22 del mismo (noviembre) tomó el Almirante la primera tierra de la isla Española, que está a la banda del Norte, y la postrera de la isla de San Juan, obra de quince leguas.”

Capítulo VIII

...”y llegando el Almirante a la Española, como queda dicho, tomó la primera tierra a la banda del Norte.....que era en la provincia de Samaná.....y pasando adelante del Cabo del Ángel, fueron algunos indios.....y yendo a surgir a Monte Christo, salió una barca hacia tierra, a un río, vió muertos dos hombres, el uno mancebo y el otro viejo, el cual tenía una soga de esparto de Castilla a la garganta, tendidos los brazos y atadas las manos a un palo, como en cruz; pero no conocieron si eran indios o cristianos, de que tomó el almirante gran sospecha y pena.”

“Otro día, a los 26 de noviembre, envió más gente por diversas partes, para saber que nuevas había de los de la villa de Navidad.....y con no temer los indios pareciéndole que no debían de ser muertos los de la villa; Miércoles a 27 de Noviembre surgió con los navíos a la entrada del puerto de Navidad. Hacia la media noche llegó una canoa a la nao Capitana.....preguntándoles por los cristianos, dijeron, que algunos eran muertos de enfermedad y que otros habían ido a la tierra adentro con sus mujeres. Bien conoció el Almirante que debían de ser todos los muertos pero hubo de disimular...”

Capítulo IX

El jueves siguiente entró toda la flota en el puerto; vio quemada la fortaleza, de donde arguió que todos los cristianos eran muertos, indio ninguno. Salió el Almirante otro día a tierra con gran tristeza, no viendo a quien preguntar nada. Halláronse algunas cosas de los castellanos, que daba pena el verlas. Entró con las barcas por un río, y entretanto, mandó que limpiasen un pozo que dejó hecho en la fortaleza pero no se halló nada en él.....y de esta manera no hubo a quien preguntar, aunque toparon vestidos de cristianos. Cerca de la fortaleza halláronse siete u ocho personas enterradas y más adelante otros, y conocieron que eran cristianos por estar vestidos; y parecía que no había más de un mes que habían sido

muertos.....Dijeron que en partiéndose el Almirante comenzaron a estar disconformes entre sí y no obedecer a su superior ,porque insolentemente iban a tomar las mujeres y el oro que querían....que aquellos con otros nueve se habían ido con las mujeres que tomaron y sus hatos a la tierra de un señor que se llamaba Caonabó, que señoreaba las minas, el cual los mató a todos; y que desde algunos días fue Caonabó a la fortaleza con mucha gente, donde no había más del Capitán, Diego de Arana y cinco, que quisieron permanecer con él para guarda de la fortaleza,a la cual puso fuego de noche. Y que huyendo los que en ella estaban a la mar, se ahogaron y los demás se habían esparcido por la isla”.

- **Historia General y Natural de las Indias**¹⁴¹de Gonzalo Fernández de Oviedo

Capítulo VIII

“....e de ahí pasó a MonteChristo, donde señoreaba el rey Guacanagrí que es a donde ahora se llama Puerto Real, la cual tierra poseía un hermano suyo a quien el había dado aquella provincia; e allí habían quedado los 38 hombres que dejó el Almirante en el Primer Viaje, cuando descubrió esta tierra; a los cuales habían muerto los indios.....”

Capítulo XII

“...el Almirante fue muy enteramente informado de muchos indios y del propio rey Guacanagarí de cómo había pasado lo que es dicho.....el Almirante, después de haberse certificado desto, desde a pocos días que estuvo en Puerto Real se vino a una provincia desta isla e fizo allí una ciudad que nombró la Isabela.”

“....esta fortaleza fue la segunda que hubo en esta isla, e allí fue el Comendador Pedro Margarite primer Alcaide della e llamáronla Santo Tomás.”

- **De Orbe Novo Decades**¹⁴²de Pedro Mártir de Anglería

DECADA I

“.....con los demás indios que siguieron en el barco llegaron pocos días después a la deseada “Hispaniola” que dista quinientas leguas de la primera isla de

¹⁴¹ FERNÁNDEZ DE OVIEDO, Gonzalo. (1959). Op. Cit.

¹⁴² MARTIR DE ANGLERIA, Pedro. (1985) Op. Cit.

caníbales; pero con triste resultado, al hallar que todos los compañeros allí dejados habían sido muertos...”

“.....cuando los nuestros se acercaron al castillo de madera, las casas que habían construido y el parapeto circundante, vieron todo reducido a cenizas y en total silencio....”

- **Historia de los Reyes Católicos Don Fernando y Doña Isabel**¹⁴³ de
Andrés Bernaldez

Tomo I

Capítulo CXX

“.....andando viendo el río e tierra algunos de la flota, hallaron dos hombres muertos junto al río, el uno con un lazo al pescuezo y el otro con un lazo al pié; esto fue el primer día; e otro día siguiente hallaron otros dos hombres muertos más delante de aquellos....e este puerto está del lugar del que estaba la gente cristiana el primer viaje, doce leguas. Pasados días alzaron velas para ir donde el Almirante había dejado la sobredicha gente en compañía del rey de los indios de aquella provincia, llamado Guacanagarí, que parece ser de los principales de la isla; aquel día llegaron en derecho de aquel lugar ya tarde, e porque allí había unos bajos donde el otro viaje se había perdido la nao en la que había ido el Almirante, no osaron tomarelpuerto cerca de tierra fasta que otro día por la mañana se sondase y pudiese entrar seguramente; quedaron aquella noche una legua de tierra.....aquel privado de Guacanagarí dijo que unos habían muerto de dolencia y otros de diferencias que habían acontecido entre ellos.....que otros dos reyes que habían venido a pelear y que habían quemado el lugar.....entretanto saltaron a tierra algunos por mandato del Almirante e fueron al lugar donde solía estar Guacanagarí e halláronlo todo quemado, e un cortijo algo fuerte con una palizada donde los cristianos habitaban e tenían lo suyo, estaba también quemado y derribado, e ciertas vernias e ropas que los indios habían traído a echar en la casa; ...”otro día saltó en tierra el Almirante e algunos con él e fueron a donde solía estar la villa y habían quedado los cristianos, la cual estaba toda quemada; e los vestidos de los cristianos

¹⁴³ BERNALDEZ, Andrés. (1888). Op. Cit.

se hallaban por aquella yerba....el Almirante mandó quemar todo el sitio donde los cristianos estaban fortalecidos.....Entretanto que esto se hacía quiso llegar cerca de una legua de allí donde se había parecido haber buen sitio para edificar una villa.....fallaron allí muchas cosas de los cristianos así como una almalafa muy gentil.....una açuela de la nao que el Almirante había perdido el otro viaje....e habían mostrado donde estaban muertos once hombres de los cristianos cubiertos ya de yerba....”

“.....e otro día de mañana acordó el Almirante de ir allá visitar a Guacanagarí, al cual lugar llegó con los que iban con él dentro de tres horas que la jornada era de tres leguas y aún menos desde donde estaba la flota fasta allí....”

- Historia del Nuevo Mundo¹⁴⁴ de Juan Ginés de Sepúlveda

Libro I

(6-3) *“Cuando la flota entraba en un puerto bastante accesible al que Colón llamó Puerto Real, la nave capitana chocó contra una roca y quedó destrozada, aunque no hubo que lamentar ninguna víctima entre la tripulación,”*

(6-4) *“Colón ordenó que todos bajaran a tierra.....”*

(8-2).....”*pareció adecuado dejar una parte de los españoles para que aprendieran la lengua de los indios a través del trato pacífico con ellos; más tarde seleccionó a 38 hombres, a quien pidió que se quedaran.....Así que construyó una torre en el litoral con la madera de la nave destrozada y otras, para que sirviera de defensa a los españoles y la equipó con lo necesario.....”*

- Historia General de las Indias¹⁴⁵ de Francisco López de Gómara

Pág. 167...”*y tornando atrás a la isla de Haití echaron áncoras en el puerto que Colón llamó Real. Salieron muy aprisa en tierra, porque la capitana tocó una peña y se abrió en parte, que ningún hombre pereció”.*

“Trajeron los indios barcas para sacar la ropa y cosas de la carabela capitana que se quebró....y así hizo luego un castillejo de tierra y madera, con

¹⁴⁴ SEPÚLVEDA, Juan Ginés. (1987). Edición de Antonio Ramírez Verger. Madrid. Alianza Universidad.

¹⁴⁵ LÓPEZ DE GÓMARA, Francisco. (1946). Madrid. Biblioteca de Autores Españoles.

voluntad del Cacique y con ayuda de sus vasallos, en el cual dejó treinta y ocho españoles.”

- Historia del Nuevo Mundo¹⁴⁶ de Girolamo Benzoni

Libro I

Pag. 86...”*navegando así llegó a la isla de Haití a la que se denominó Española; allí recaló en un puerto al que llamó Real y en el que el capitán tocó en un escollo y naufragó, aunque los hombres se salvaron en las dos carabelas con parte de la provisiones.”*

Pag. 87...”*luego mandó a algunos de los suyos con unas embarcaciones a las que denominan canoas, para que ayudasen a llevar a tierra las cosas de la nao encallada, lo que hicieron de buen grado...”..*

Pag. 88....”*mandó construir una casa de ladrillo y dejó en ella treinta y ocho españoles.”*

7. Análisis conjunto de los textos

Si cualquier viaje de exploración se comienza con un entusiasmo indescriptible, el Segundo Viaje de Cristóbal Colón lo fue aún más, y el calificativo de “viaje de confirmación” que le otorga la Dra. León Guerrero no puede ser más adecuado¹⁴⁷; los días transcurridos desde el naufragio fueron de especial tensión, en los que muchas cosas se hicieron a la ligera, o, simplemente, se hicieron sin pensarlas lo más mínimo. Desde un punto de vista exclusivamente geográfico era preciso “confirmar” que las nuevas tierras “estaban allí”, en una longitud y una latitud determinadas, y que era posible volver a ellas y no encontrarse a nadie ocupándolas y, menos aún, defendiéndolas, pero, precisamente, no fue la cartografía lo que más tiempo ocupó a los expedicionarios.

Que sepamos, el único dibujo, mapa, plano o como se quiera llamarlo, que ha quedado del Primer Viaje es el del Noroeste de la Isla Española, atribuido a Colón, del Archivo de la Casa de Alba, (Mapa nº 28), aunque es muy curioso que en la Carta a los Reyes que envió junto al “*Memorial de Torres*” aparece un párrafo en el que

¹⁴⁶ BENZONI, Girolamo. (1989). Edición de Manuel Carrera. Madrid. Alianza Editorial.

¹⁴⁷ LEÓN GUERRERO, Mª M. (2006). *Cristóbal Colón y su viaje de confirmación*. Valladolid.

dice “envio una pintura con las otras del año pasado y todo en una carta que yo compuse, bien con harto trabajo por las grandes ocupaciones del asiento que aquí se face de la villa”¹⁴⁸. ¿Dónde están esas “pinturas del año pasado y todo en una carta que yo compuse”? Y según lo que dice a continuación, lo hizo todo mientras se empezaba a construir la Villa de Isabela.¹⁴⁹

Colón no debía dar crédito a sus ojos, ni a sus oídos, cuando, al llegar a Lisboa, se encontró con que en la Corte portuguesa se sabía más de la cuenta sobre el resultado de su viaje; posiblemente, Colón no podía imaginar que Martín Alonso Pinzón hubiese logrado llegar a las costas de Galicia, (de lo que el Rey de Portugal tenía noticia con seguridad), que hubiese comunicado su llegada a los Reyes y su deseo de presentarse para dar cuenta del viaje, que éstos le hubiesen ordenado dirigirse a Palos a esperar la llegada del Almirante y que todos esos movimientos se supiesen ya en Lisboa; Colón tuvo, forzosamente, que pensar que había perdido demasiados días en las Azores.

Colón envió un correo a los Reyes el mismo 4 de Marzo,¹⁵⁰ fecha de la Carta transcrita por Rumeu¹⁵¹. Los nueve días que Colón permaneció en Lisboa y sus alrededores, se dedicó a reparar la pobre y asendereada “Niña”, dando descanso a la tripulación y tomándose él también, que falta le hacía. Visitó en el Valle del Paraiso, cerca de Lisboa, a “O príncipe Perfeito” y, sujeto a la parsimoniosa lentitud de las cortes renacentistas, el Almirante aprovechó para exhibirse, eso sí, discretamente, como el descubridor de un Nuevo Mundo ante una corte y una sociedad que le había rechazado pocos años antes. Nueve días pueden ser muchos días en política y el espionaje portugués pudo hacer de las suyas, es decir, lo que era su obligación. Como mínimo, conversaciones con los tripulantes; más tarde, se pudo intentar robar o copiar documentos.

Pero sucede que las noticias de la llegada de Pinzón a Bayona y la de Colón a Lisboa, más la actividad de Embajadores, Legados, Enviados y otras gentes introducidas en los negocios castellano-portugueses tienen en ascuas a los Reyes

¹⁴⁸ CO.DO.IN. (1892).pág. 451.

¹⁴⁹ Con los datos que suministró Colón en esta carta, en el año 2003, el Seminario Iberoamericano de Descubrimientos construyó una imagen gráfica basada en la cartografía literaria indicada, que se encuentra en el Museo del Tratado de Tordesillas, bajo el nombre de *Carta Náutica de Colón, 1494*.

¹⁵⁰ LEÓN GUERRERO, M^a. M. (2006). Op. Cit. pág. 22.

¹⁵¹ RUMEU DE ARMAS, A. (1989) “*Manuscrito del Libro Copiador de Colón*”. Madrid.

Católicos. Se podría añadir la atención expectante y permanente de los más altos personajes de la Iglesia de España, que viven en la Corte en lugar de en sus Sedes, mucho más atentos a la política del Poder Temporal que a la del Espiritual. La indudable, aunque desconocida, acción del espionaje castellano en Portugal para poder mantener informados continuamente a los Reyes, hace que éstos tengan prisa, verdadera prisa, en dejar todo claro y sobre los más firmes argumentos jurídicos.

Pero el problema que podía surgir con Portugal era una cuestión territorial de tales dimensiones que, en la práctica, no se le conocían límites físicos; el teatro de operaciones era, nada más y nada menos, que toda la Mar Océano, del Septentrión al Austro y del Oriente al Occidente, en el que las referencias a puntos geográficos eran casi inútiles, dadas las distancias y los rudimentarios procedimientos de situación, en especial, en materia de longitud, por lo que empieza a requerirse un nuevo sistema de posicionamiento, un sistema mucho más sutil que el empleado hasta el momento, pero, sobre todo, eran precisas unas directivas de la Autoridad Universal para encaminar cualquier tipo de negociación. Esto es lo que a toda velocidad, pusieron en marcha los Reyes Católicos, buscando Bulas Pontificias que dejasen clara cuál había sido la acción de Castilla y cuál iba a ser en el futuro. Todos estos movimientos requieren unos tiempos mínimos para el traslado físico de enviados que preparen el terreno para las conversaciones: el hecho es que Colón llegó a Barcelona tras atravesar media España para que se le viese bien y el Almirante pudiera lucirse con su pintoresco séquito.

El Almirante atravesó media España luciéndose, sí, pero también luciendo a la Monarquía, que había puesto en marcha esa operación, única en la Historia, de descubrir nuevas tierras para evangelizarlas, además de llegar a Oriente por Occidente sin entrar en zonas de influencia de Portugal, y, desde luego, sin desaprovechar lo más mínimo de la especiería o del oro que pudiera encontrarse. El Almirante estaba en Sevilla el 20 de Marzo y llega a Barcelona a mediados de Abril, sin que, curiosamente, ningún cronista ni los Archivos del Ayuntamiento de Barcelona hayan registrado exactamente la fecha. Este gran gasto de tiempo en un momento en el que la situación parecía requerir, precisamente, todo lo contrario, o sea, el que los Reyes recibiesen cuanto antes toda la información posible de boca del propio protagonista para actuar con la máxima celeridad ¿no sería una maniobra “florentina” del Rey Fernando para ganar tiempo en el planeamiento y envío de

negociadores, sobre todo, a Roma?. Como señala la Doctora León Guerrero, el informe a Roma sobre lo descubierto, las intenciones para el futuro y los instrumentos jurídicos necesarios para todo el asunto, seguramente se habían puesto en marcha a partir de la primera noticia enviada por Martín Alonso Pinzón.

Porque la impresión es que los Reyes Católicos tenían las ideas muy claras con respecto a los planes para ese futuro. Es posible que los Reyes ya tuviesen en su poder la síntesis de todo lo sucedido. El viaje por mar de Cádiz a Barcelona, en esas fechas del año, con más abundancia de vientos de Poniente que de Levante en el Estrecho y en el Mar de Alborán, permite llegar cien millas a Levante de Cabo de Palos, y allí virar arrumbando al Norte o Noreste, y si no estaba soplando un lebeche que le llevase casi en directo, siempre podría ir aprovechando terrales y brisas para subir costeando hasta Barcelona en unos cuatro días y no en unos veinticinco que duró el viaje por tierra.

Por una parte, los Reyes estaban tratando de evitar el más mínimo roce con Portugal, derivado de las interpretaciones del Tratado de Alcáçovas y buscando la forma de llegar a unos nuevos tratados que ampliasen y flexibilizaran la cuestión; por otra parte, estaban las nada despreciables cuestiones comerciales con la costa africana, entre ellas, la muy importante de las pesquerías y su industria derivada, las salazones. Hay cuestiones hispano-portuguesas que interesan especialmente a Castilla, como la política matrimonial con vistas a la futura unidad de los reinos, tantas veces intentada y tantas fracasada, y estaba también la estabilidad de las Islas Canarias, que aún planteaba problemas de pacificación y que, de hecho no se empezaron a resolver hasta 1496. Ahora, el nuevo horizonte que se abre ante España, es en forma de Nuevo Mundo físico, con realidad territorial, y, en el momento que la Monarquía Unida de la Península Ibérica y sus millones de súbditos han alumbrado una nación moderna porque cumplían cuantos requisitos exige la geopolítica.

Quienes luego dejarían testimonio como testigos presenciales, viajando a bordo de la flota colombina, recorrieron la costa norte de La Española hasta la Bahía de Monte Christi; allí fueron testigos, bien a su pesar, de los lamentables descubrimientos, preludio de los aún peores que iban a encontrar en la Navidad y sus alrededores. Los únicos testimonios aprovechables son los del propio Almirante y el

del Doctor Diego Álvarez Chanca; sin poder achacarle a éste la menor prolijidad, dice losuficiente para poder establecer, y, también, suponer, sin datos pero con lógica, algunas relaciones entre lugares mediante distancias y tiempos aproximados, junto con algunos pequeños detalles sobre vegetación muy interesantes y útiles para situar algunas cosas.

El otro comentarista, aunque no testigo, es Fray Bartolomé de las Casas que escribe más de treinta años después, pero lo hizo habiendo tenido en la mano muchísimos de los papeles de Colón, si no todos; parece ser que el padre de Fray Bartolomé viajó en el Segundo Viaje con Colón. Casi diez años más tarde lo hizo él, en el Cuarto Viaje del Almirante. No sabemos si su colección de documentos colombinos comenzó entonces, y cuando y donde empezó a reunir copias, resúmenes y extractos de los papeles del Almirante, como el del Diario del Primer Viaje, resúmenes hechos, precisamente, para poder contar con un fondo documental propio y no tener que estar devolviendo originales prestados, como, por ejemplo, a Hernando Colón, y, así poder escribir cuando quisiese y pudiese. El texto de las Casas da la sensación, casi siempre, de estar copiado directamente de los “Diarios de Navegación” por su estilo y sus giros, aun cuando Las Casas quita y pone cuanto cree conveniente, el texto queda escrito en tercera persona, pero el protagonista es el Almirante cuando es éste quien habla.

Las Casas cita¹⁵²el hallazgo de un “cuodaste” en una casa de indios de la Isla de Guadalupe, noticia también relatada por Colón, que lo llama “coaste”, en la Carta a los Reyes citada en la nota 23 de este mismo Capítulo; también lo cita Herrera que lo llama “codaste”.¹⁵³El comentario de Colón es claro: “un gran pedazo de coaste”, es decir, la gran pieza que forma la armazón de la popa de una nave, encastrada en el final de popa de la quilla y que ha de soportar el timón; no quiere decir que fuese un fragmento sino que tenía un respetable tamaño.

El codaste de una nao como la “Santa María” tendría entre tres y cinco metros de altura, terminado en un extremo en una forma trapezoidal con algún tipo de espigado que le permitiese encastrarse en la quilla. Tendría un mínimo de treinta centímetros de espesor y un ancho de unos cincuenta centímetros sin contar esa zona

¹⁵²LAS CASAS, B. (1986). Op. Cit. Cap. LXXXIV

¹⁵³HERRERA, A. (1991). Op. Cit. Década I, Libro II, Cap. VII.

más ancha al final, aun cuando Colón no nos dejó ningún dato que nos permitiese suponer si la popa era redonda o de espejo; la existencia de unos fuertes suplementos laterales, las “buzardas”, o los encastres del “yugo” en la parte más elevada cerrando el casco, permitirían suponer que la popa era redonda o de espejo. Por el contrario, y en la otra punta, una especie de escalones horizontales formando una amplia zona trapezoidal, los “dormidos”, darían la forma de un triángulo escaleno, muy común para mantener las popas de espejo.

Se encontró en una casa, indígena, lógicamente, que debía tener un buen tamaño para poder acoger la pieza entera, por lo que hay que darle, casi, un valor totémico, además de por la forma de la pieza y el labrado de la madera sino por los restos metálicos que llevaría, tales como zunchos y refuerzos laterales clavados con clavos de hierro o bronce, restos de las hembras en las que encajarían los pinzotes de la pala así como restos de los varones del timón, es decir, las cadenas que impiden que se pierda la pala en caso de salirse ésta de las hembras. Colón dice en la Carta a los Reyes *“creo que sería de la que antaño aquí en la Navidad dexé”*, frase que no viene a decir nada, pues, posiblemente, si hubiese sido la de la “Santa María”, se podría apostar a que la hubiese reconocido por esos detalles de un barco que sólo un marino es capaz de reconocer en el suyo, como son golpes, reparaciones, restos de refuerzos. etc.

No era el Almirante muy aficionado a bajar a tierra, pero, en este caso, si debió ver la pieza con sus propios ojos pues el párrafo está escrito en primera persona en la carta a los Reyes. Se podría añadir que un año es poco tiempo para que la vida marina llegue a ocultar las verdaderas características de una pieza de madera, incluso en las templadas aguas caribeñas y ese detalle sobre el aspecto sí que podría haberlo añadido, sugiriendo un tiempo de permanencia en la mar. Y queda por intentar demostrar la casi imposibilidad de que el codaste encontrado en la Isla de Guadalupe fuese el de la “Santa María”.

El régimen de vientos y corrientes, y dirección de la entrada de mareas (Mapas nº 47, 48, 49, 50, 53 y 54) en las Costas Norte y Oriental de las Islas del Caribe procede de Levante en su casi totalidad: en esta región, la corriente general corre en dirección Leste Oeste a lo largo de la Costa Norte de las Islas mayores, o sea, Puerto Rico, la Española y Cuba; las mareas vienen del Este o Nordeste y el

45% de los vientos proceden de Levante. Habría sido mucho más fácil que la pieza de la “Santa María” hubiese ido a parar a la costa norte de Cuba o a los Cayos de Florida, que no a la costa oriental de Guadalupe, para lo que tenía que doblar el Cabo San Nicolás y recorrer el Canal del Viento, entre la Española y Cuba, hasta el Cabo del Tiburón en el Sudoeste de Haití, para ahí ser arrastrada hasta el arco insular del Caribe y tener la suerte de lograr pasar a la banda de Barlovento, sorteando mil islas, para acabar encallando en una playa de la costa oriental de Guadalupe.

No tiene sentido especular sobre este interesante hallazgo que, de poder estar un poco más documentado podría haber dado credibilidad a la leyenda de Alonso Sánchez de Huelva, o cualquier otro piloto desconocido, que cedió sus papeles a alguien en quien confió. Curiosamente, es Fray Bartolomé quien nos relata este suceso y no Hernando Colón, quien sí cita lo del “cazuelo de hierro”, que podría haber sido de cerámica, y que no es referido en la “Historia de las Indias”. ¿Habría estado Colón ya en aquellas costas, y se habría perdido algún barco allá, aunque, afortunadamente hubiesen logrado regresar de alguna manera? Si eran más de tres los naufragos, se hubiese sabido. ¿Sería ese secreto el que contó a los Reyes en Alcalá de Henares, consiguiendo que no le olvidasen y, años después, que le organizaran la expedición?

De los cuatro viajes, el más directo y rápido fue éste, el segundo, como si hubiese seguido con extraordinaria seguridad una derrota ya conocida, que, en la práctica era así, pues ya había navegado hacia las nuevas tierras y, quizá, había aprendido que era preciso navegar más al sur, lo que hizo en este segundo; en ningún viaje, por supuesto, podemos descartar nunca una situación meteorológica adversa y con duración de días, sean vientos o sean calmas, y que obliga a desviarse en una u otra dirección que se traduce en un posterior intento de recuperación del tiempo perdido; el objetivo eran unas islas no muy grandes pero con buena elevación, visibles a notable distancia, y no unas islitas de muy baja cota que se difuminan en la más pequeña bruma. Al salir de Canarias, el arribamiento marca con bastante claridad la parte norte del arco del Caribe.

Las sucesivas recaladas en tierra de caníbales en las islas caribeñas más accesibles, hasta llegar a la Española y reconocer el Golfo de las Flechas, en lo que poco después iba a ser la provincia de Samaná, fueron una tranquilidad para la flota,

que, por fin, se encuentra en territorio conocido: “*por la costa d’esta isla corrimos al pie de cient leguas*”¹⁵⁴, dice Chanca en su relación. Llegan a Monte Christi, donde surgen, y donde están dos días buscando un lugar adecuado para poblar, que no encuentran por ser muy baja la costa y, aunque el río era muy bueno, la tierra estaba anegada “*e muy indispueta para abitar*”¹⁵⁵. Coinciden todos los comentaristas en el relato de cómo se hallaron los dos primeros muertos y cómo llegaron el 27 de Noviembre pero no entraron en el puerto por ser tarde y haber muchos bajos, por lo que hubo que esperar al día siguiente 28, para sondar y entrar sobre seguro, quedando aquella noche con tremendas sospechas, a menos de una legua de tierra. En menos de un año se había cerrado un círculo: las nuevas tierras descubiertas, el accidente de la “Santa María” que Colón cree providencial, los treinta y nueve hombres que quedan como primeros pobladores y van a ser, sin saberlo, las primeras víctimas de la epopeya de América, el retorno desde España con miles de ilusionados colonos y el triste día 28 de Noviembre de 1493; lo único que quedaba era volver a empezar, en algún punto de esa zona que ofreciese mejores condiciones de habitabilidad.

No debió ser plato de gusto desembarcar el 28 en lo que quedaba de la villa de Navidad. La atardecida anterior, al llegar allá y decidir que no se desembarcaba por ser demasiado tarde, se habían disparado dos lombardas, tiros que no tuvieron respuesta, ni “*menos paresçían huegos ni señal de casas.*”¹⁵⁶. Tras ver quemado el Fuerte, restos de cosas de los cristianos, desperdigados por los alrededores.... Sin embargo, surge una duda: mientras se catava el suelo de la Fortaleza en busca del oro, el Almirante quiso llegar “*cerca de una legua*” para hacer asiento; van por la costa hasta llegar a un poblado con siete u ocho casas, en el que encuentran gran cantidad de cosas de los cristianos, entre ellas la “muy gentil almalafa”, pero que no cree que sean cosas rescatadas y “*una ancla de la nao qu’el Almirante avía allí perdido el otro viaje*”¹⁵⁷. Parece bastante probable que el Almirante echase a andar en dirección Noroeste, es decir, acercándose hacia Punta Santa. ¿Sería ese lugar en el que se desembarcaron las cosas de la nao, en el que se construyeron, o ya estaban

¹⁵⁴ ÁLVAREZ CHANCA, Dr. *Carta al Cabildo de Sevilla*. En GIL, J. y VARELA, C. (1984) Op.Cit. Págs. 152 a 176.

¹⁵⁵ *Ibíd.* Cap.11

¹⁵⁶ *Ibíd.* Cap 12

¹⁵⁷ *Ibíd.* Cap 12

construidas, esas barracas en las que se almacenó todo lo descargado de la “Santa María”?

Hay un dato curioso en Bernáldez, que refuerza mi teoría sobre la legua que será expuesta más adelante en su lugar correspondiente: leguas son equivalentes a horas de marcha. El Almirante decide ir a ver a Guacanagarí “*al cual lugar llegó con los que iban con él dentro de tres horas que la jornada era de tres leguas y aún menos desde donde estaba la flota fasta allí..*”¹⁵⁸. Esta nueva distancia de tres leguas al nuevo poblado o asentamiento de Guacanagarí es una confirmación de que, el anterior, también había sido quemado por Caonabó, y, dentro de él, dos casas que ocupaban los españoles, con abundante y variado material, si no era todo el que se desembarcó y ordenó los días veinticinco y veintiséis de Diciembre en las dos casas más grandes del poblado, que les había dado Guacanagarí. Cita también Bernáldez en el mismo párrafo la aparición de una “açuela” de la “Santa María”.

Me he preguntado más de una vez adónde iría la ingente cantidad de material que se descargó de la nao “Santa María” y de la que no se ha vuelto a tener noticia, y me refiero a piezas grandes, como las lombardas, elementos de maniobra del barco, etc. y no se me ocurre otra cosa que la utilización total de todo lo aprovechable por parte de los nuevos colonos que iban a construir Isabela poco después, e, incluso por los habitantes de Puerto Real a partir de 1503, si es que aún quedaba algo; a pesar de los dos incendios sufridos, el de Caonabó y el de Colón, y de la rapiña a que sometiesen el fuerte los indios, tuvo que quedar bastante material tirado por los suelos y que no se destruye fácilmente: las armas, las corazas y los cascos, etc.; seguramente todo ese material fue bien aprovechado por los habitantes de Puerto Real. Entre los relatos que hicieron los indios a Colón, de cómo Caonabó incendió el Fuerte estando sólo Arana con cinco o con diez hombres, nadie cita alguna explosión de las reservas de pólvora que hubiese allí, ni Colón ni Chanca mencionan la existencia de un cráter o restos de una gran detonación que, sin duda, habría impresionado a los aborígenes.

¹⁵⁸BERNÁLDEZ, A. (1888)*Historia de los Reyes Católicos Don Fernando y Doña Isabel*. Op.Cit.Cap.CXX.

De los diecisiete barcos que habían zarpado de Cádiz el 25 de Septiembre de 1493, doce eran carabelas y cinco naos grandes, según Guillermo de Coma¹⁵⁹, a las que en su fantasía, o ignorancia, atribuyó el haber probado el “Mar Índico”. Las Casas habla de doce carabelas, las que volvieron con Torres, y dos naos y tres carabelas más grandes, que quedaron allá en la Española; Cuneo habla de XV velas cuabras y dos latinas y Bernáldez dice que eran “cuatro naos y trece carabelas”¹⁶⁰. Es significativo que entre los barcos figurase la “Niña”, en la que había regresado el Almirante a España y con la que había sufrido el horroroso temporal de las Azores y de la llegada a Lisboa.¹⁶¹; no hay duda de que la carabela era de primera calidad.

Como apostilla la Profesora León en la página en la que cita las naves que llevó en el Segundo Viaje, Colón volvió a elegir una nao como Capitana; la nao escogida fue la “Marigalante”, y aunque lo más probable es que tampoco sirviese para descubrir, pues, como la “Santa María”, tendría mucho calado, sería más lenta que las demás embarcaciones, ceñiría poco al viento, etc. Su orgullo le impediría, probablemente, alojarse en un modesto barco, bajo cuya tolda no había compartimentos, aun cuando su maniobrabilidad fuese muy superior a la de las naos, más grandes y robustas, y con chupeta o cualquier clase de compartimento privado en toldilla, donde instalar la Capitanía.

La frase de Bernáldez “*si la Nao Capitana fuera tan velera como los otros navíos, la travesía de la isla del Hierro a la Dominica podría haber sido de quince días*”¹⁶², demuestra que el bueno de Don Andrés no debía haber navegado más allá del Guadalquivir arriba y abajo, porque todas las naos eran más lentas y menos maniobreras que cualquier carabela, debido a su porte y construcción, y además, porque cuando se navega en conserva, todos los barcos deben sujetar su andar al más lento del conjunto, es decir, que si Colón hubiese llevado por Capitana una carabela, habría tenido que ajustar su andar al de la nao más lenta. Cuando Colón quería navegar con la máxima soltura, tomaba una carabela, como hizo en los bojeos de Cuba y de Jamaica y en los otros viajes, a sabiendas que con poco más de un metro de calado, se cabe por muchos sitios donde, además, se ve el fondo.

¹⁵⁹ COMA, Guillermo de. (1984). *Cartas de Particulares a Colón y Relaciones coetáneas*. Edición de GIL, J. y VARELA, C. Madrid. Págs. 182 y 183.

¹⁶⁰ BERNÁLDEZ, A. (1888). Op. Cit. Cap. CXIX.

¹⁶¹ LEÓN GUERRERO, M. M. (2006). Op. Cit. Pág. 71.

¹⁶² BERNALDEZ, A. (1888). *Ibíd.*

De la cuidadosa lectura de cuantos textos proporcionan, aunque sólo sea una única distancia, con tal que permita establecer alguna relación, puede trazarse un mapa de posiciones teóricas y situar el punto de naufragio sobre la Carta Náutica correspondiente. El problema que se nos plantea ahora es el tremendo cambio geomorfológico sufrido por la bahía en los cinco siglos transcurridos desde el naufragio de Colón hasta nuestros días. El Capítulo III, “Estudio geográfico de la zona” y el V, “Cartografía”, servirán de base para la situación de todas esas distancias.

CAPÍTULO III

ESTUDIO GEOGRÁFICO DE LA BAHÍA DE CABO HAITIANO

1. El territorio

- La Plain du Nord
- La llanura aluvial costera
- La línea de costa y los manglares
- Los arrecifes y los fondos submarinos cercanos

2. Algunas consideraciones sobre la geomorfología de la zona.

3. Historia geográfica de las parroquias de la Plain du Nord.

- Parroquia de Port- Dauphin
- Parroquia de Limonade
- Parroquia de San Louis de Quartier –Morin
- Parroquia de Cap Français

4. Consideraciones sobre la edafogénesis de la zona litoral

CAPÍTULO III

ESTUDIO GEOGRÁFICO DE LA BAHÍA DE CABO HAITIANO

El sector de la costa donde naufragó la nao “Santa María”, Capitana de Colón, y donde una semana más tarde se comenzó a construir el Fuerte de la Navidad está situado en la costa Norte de la Isla Española (Mapa nº 1), cuya parte occidental pertenece a la República de Haití, que comparte el territorio insular con la República Dominicana. Haití fue el segundo país de América que proclamó su independencia, después de los Estados Unidos, haciéndolo en 1804. El territorio haitiano, es decir, la parte occidental de la Isla Española, había pasado a formar parte de las aspiraciones francesas en el Mar Caribe, tras la Paz de Westfalia, y en 1697, por aplicación del Tratado de Ryswick (Mapa nº 2), fue ocupado por Francia.

Durante el siglo que duró el periodo colonial, Francia llevó a cabo una inteligente política económica e hizo masivas importaciones de esclavos senegaleses, alcanzando un extraordinario desarrollo económico con los cultivos de la caña de azúcar, principalmente, más el tabaco, el cacao y el café, que dieron lugar a una potente industria dedicada a la elaboración de ron y cigarros para su exportación masiva a Europa. La capital de la colonia, la actual Cap Haïtien, llamada entonces Cap Français, era conocida como la “Versalles del Caribe”, lo que da una idea del potencial económico que alcanzó la Región (Mapa nº 3).

En 1804, una sublevación de esclavos cogió por sorpresa a Napoleón, que no pudo enviar a la Isla a Bernadotte y sus tropas por tenerlas ocupadas en Centroeuropa y que vio consumada la Independencia, convirtiéndose Haití en el segundo país de América en alcanzarla, tras los Estados Unidos en 1776. En la actualidad, cuenta con una superficie de 27.750 Kilómetros cuadrados, poco más que la provincia de Badajoz, ocupados por casi diez millones de habitantes, compartiendo el territorio insular con la República Dominicana, que cuenta con 48.442 kilómetros cuadrados y diez millones y medio de habitantes (Mapa nº 4).

1. El territorio¹⁶³

La columna vertebral de la Isla Española es la Cordillera Central, que corre en dirección NW-SE y que, en el territorio haitiano recibe el nombre de Massif du Nord, aislando la zona Norte de la Isla, llamada Plain du Nord. Más al Oeste se encuentra el Massif de Têrres Neuves, que forma en su extremo occidental el Cabo San Nicolás, primera tierra de la Isla Española avistada el 6 de Diciembre de 1492, fecha en que se conmemora su descubrimiento. Este macizo tiene un relieve muy complejo y recortado, con sus estructuras en dirección WNW-ESE; en su zona central se encuentran elevadas altiplanicies como la de Lomé, de 1800 metros de altura y varias pequeñas sierras muy escarpadas. Al Este, la Plain du Nord está dominada por diversas mesetas que presentan pendientes muy fuertes en las zonas de contacto. En esta Región se encuentra la famosa Citadelle de Laferrière, edificada por el Rey Christophe en 1804 para refugiarse en ella en caso de invasión.

Toda la zona del Massif du Nord que bordea la llanura litoral del Norte está constituida por:

a) Rocas efusivas, formadas por basaltos con pillow-lava, complejos volcánico-sedimentarios calco-alcalinos, con andesitas, dacitas y riolitas, y volcanismo básico y tobas, (andesitas y basaltos).

b) Rocas intrusivas, (granodioritas y tonalitas finicretácicas) y complejos básiso y ultrabásico.

c) Rocas sedimentarias del Eoceno. Una falla marca de forma muy brusca el contacto entre la extremidad occidental con la fosa de Gross Marine, depresión sinclinal, limitada por otras fallas (Mapas 5 y 6).

¹⁶³ La multitud de datos geográficos que se han recogido en estos párrafos proceden indistintamente de las siguientes obras básicas:

STRAHLER, Arthur. (1978) *Geografía Física*. Barcelona. Omega.

MASSIP, Salvador y PICÓ, Rafael. (1959) *Geografía Universal. Tomo XIX. Las Antillas*. Barcelona. Montaner y Simón.

RODRÍGUEZ, Cayetano Armando. (1915) *Geografía Física, Política e Histórica de la Isla de Santo Domingo o Haití*. Imprenta JR Viuda de García. Santo Domingo. (1976). Edición facsímil del original. Barcelona. Gráficas M.Pareja. Barcelona.

ADMIRALTY SAILING DIRECTION.(2011) WEST INDIES PILOT. Volume 1.United Kingdom Hydrographic Office

Un gran número de datos han sido proporcionados por el Documentalista de origen haitiano y residente en Sevilla Monsieur Michel Paret.

Al Oeste de la Plain du Nord existe un relieve costero aislado: les Mornes du Cap, que forman un arco convexo hacia el SE, muy accidentado, y alcanzando los 813 metros de altura. Están formadas por:

- a) Rocas volcánicas básicas (andesitas y basaltos) y tobas del cretácico Superior.
- b) Rocas sedimentarias del Eoceno, con un relieve caracterizado por una cierta inestabilidad, que el 7 de Mayo de 1842 produjo un fuerte terremoto que destruyó la ciudad de Cabo Haitiano.

Al Sur, se encuentra el Plateau Central, de unos trescientos metros de altura que da paso hacia el Oeste a la Plain de l'Artibonite, por la que corre el rio más largo del país, la Rivière de l'Artibonite, que nace en Santo Domingo y no llega a 300 Kilómetros de recorrido.

La Cordillera Sur está formada por dos macizos que articulan la Península: el Massif du Hotte, al Oeste, y el Massif de Selle, al Este, tienen las montañas más altas de Haití, acercándose a los dos mil metros. Al Norte de esta Cordillera y lindando con la frontera dominicana hay un lago semisalado, l'Etang de Saumatre, de 270 kilómetros cuadrados, cuyo desagüe ha quedado colmatado formando la denominada Plain du Cul-de- Sac , sobre la que se asienta la actual capital Port-au-Prince o Puerto Príncipe, que no fue capital de la Nación hasta 1821.

- La Plain du Nord

Esta llanura baja es la prolongación del Valle del Cibao de la República Dominicana, (Mapas nº 7 y 8). Tiene una longitud de Este a Oeste de 65 Kms. y una anchura variable entre 5 Kms. en el Oeste por 20 al Este, extendiéndose desde el Rio Massacre, limítrofe con Ouanaminhe, al Este hasta la Plain Margot al Oeste. Su topografía está muy poco acentuada y se reconocen tres niveles marinos entre el Plioceno y el actual, lo que da origen a la formación de gradas entre el Massif du Nord y el Océano Atlántico. En el Sur aparecen dos terrazas: la inferior, constituida por arenas, gravas y arcillas procedentes de aluviones antiguos, que está unida a la parte costera de la llanura por una suave pendiente y la superior, formada por rocas volcánicas, (andesitas y basaltos) y, sobre todo, dioritas cuarcíferas, con su superficie

salpicada por unos cerros de algunas decenas de metros de altura. El contacto con el Massif du Nord se efectúa mediante la plataforma de pie de monte.

De forma sintética, en la Plain du Nord pueden distinguirse cuatro regiones naturales: la llanura aluvial costera, los interfluvios recortados por la erosión, las colinas rocosas de baja altura y la plataforma de pie de monte. De todas ellas, sólo nos interesa la llanura aluvial costera que es donde se desarrollaron los acontecimientos que vamos a estudiar.

-La llanura aluvial costera

Entre el Cabo Haitiano y la Punta Yaquezú, (Mapa n° 9), la llanura está drenada hacia el Norte por una serie de ríos y arroyos, que son, de Oeste a Este: la Rivière du Haut du Cap, con algunos brazos antiguos abandonados, como el Bras Coco, y un afluente por la orilla derecha, la Rivière à Any; la Rivière (o Ravine) du Mapou (o Mapoux); la Rivière Saint Louis (o de QuartierMorin); la Grande Rivière du Nord; la Fosse de Limonade (o Petite Rivière); la Ravine de la Guille (o Gaille) y la Rivière Yaquezi (o Rivière du Caracol). El más importante, el Grande Rivière du Nord tiene una cuenca hidrográfica de 640 Km², un caudal medio de 5,4 m³/seg., y un coeficiente de esorrentía del 20,5 %. Su régimen presenta dos puntos estacionales, en mayo-junio y en noviembre y dos estiajes, en abril y julio.

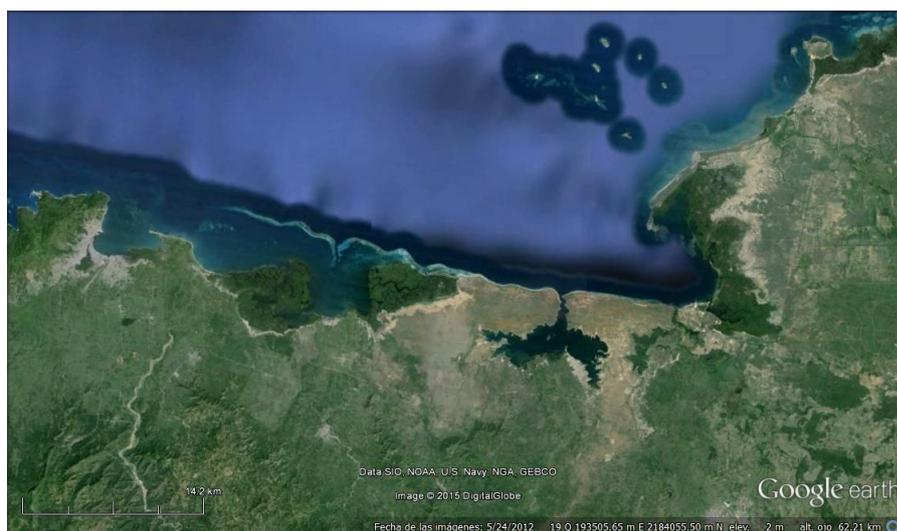


Fig. 1 Mapa n° 9. Imagen digital de la Bahía de Cabo Haitiano, tomada el 24 de mayo de 2012. Obtenida de Google Earth.

Este régimen está condicionado, como es lógico por un clima tropical antillano característico del Haití septentrional. El régimen pluviométrico tiene cierta

variabilidad interanual, (en Cabo Haitiano, con 1500 mm. de pluviosidad normal, hay años que no se recogen más de 800). En la zona de estudio, la repartición de las lluvias es diferente que en el resto del país. Existen pues:

a) Una estación de lluvias entre Septiembre y Junio, con mayor intensidad de Octubre a Diciembre.

b) Una breve estación seca entre Julio y Agosto. En la Plain du Nord, la sequía aumenta de Oeste a Este (frontera con la República Dominicana) y conviene resaltar que esta región de Haití es la menos afectada por los ciclones.

Los cursos de agua transportan todos, sin excepción, una gran carga sedimentaria debido a varios factores de los que los principales son el carácter aluvial de la llanura y el incremento de la erosión debido a la deforestación. El carácter aluvial de la llanura costera es un fenómeno natural, pero la deforestación no. Los aborígenes tainos, del grupo arawacos, practicaban una agricultura itinerante, incendiando la zona de monte que les interesaba para sembrar, y abandonando el lugar en cuanto el terreno no respondía y las cosechas mermaban, que era cada dos o tres años. A esto, es preciso añadir que la colonia francesa procedió a una deforestación casi sistemática, para obtener leña y carbón vegetal para los ingenios de azúcar y las destilerías de ron, pero también para la de cal, que se hacía rompiendo los arrecifes, lo que provocó no pocas protestas de los marinos que veían que la rada del Cabo Haitiano era cada vez más peligrosa al faltarle la defensa de las restingas¹⁶⁴. Esta deforestación trajo una erosión de gran intensidad en las vertientes que, como es lógico, es arrastrada río abajo alterando el curso y modificando profundamente el tramo inferior.

La presencia de suelos aluviales profundos proporciona una enorme fertilidad a la Plain du Nord. En el siglo XVIII era la principal zona de cultivo de la caña de azúcar de toda la Isla Española. En los mapas de la época (Mapa nº 10) se ve el perfecto trazado y delimitación de los “Quartier” (de la Petite Anse, Morin, Limonade, des Terriers Rouges, etc.) y la estructura e infraestructuras de las plantaciones o “Habitations” (“Grande Case” y “Case”, edificaciones industriales de

¹⁶⁴ MOREAU DE SAINT-MÉRY, M. L. (1797). *Description Topographique, Physique, Civile, Politique et Historique de la Partie Française de l'Isle Saint Domingue*. Phyladelphia 1797. Reedition de la Societé Française d'Histoire d'Outre-Mer. (1984)Paris. Debo esta rara obra a la amabilidad de M. Michel Paret.

las azucareras, “places”, “jardins”, parcelas, fosos, canales, diques, caminos, molinos, etc.). Obsérvese que el Mapa tiene el Norte abajo, a pesar de encontrarnos ya en 1783.

En la actualidad se cultiva algo de caña de azúcar junto al índigo y el palo de campeche, y la mayor parte de los cultivos de café y cacao se encuentran sobre las “mornes”. En general, y en cuando llega la ocasión, los antiguos cultivos son sustituidos por plataneras, por ahora, bastante más rentables.

- La línea de costa y los manglares

Entre la Punta Picolet, que Colón llamó Punta o Cabo Santo, y Yaquezú, en unos veinticinco kilómetros, se suceden la Bahía o Rada de Cabo Haitiano con la Petite Anse a corta distancia hacia Levante, L’Anse de Limonade y la Bahía de Caracol. Una gran parte de este litoral está bordeado por manglares, que además, son los más importantes del país. Se hacen presentes en la Petite Anse, cerca de Cap Haïtien, van creciendo a medida que avanzan hacia el Leste y alcanzan su mayor desarrollo en la zona de Caracol, donde la franja puede llegar a alcanzar los cinco kilómetros.

Esta faja de manglar está cortada por numerosos caños y esteros y la misma existencia tanto de la marisma como de los manglares es la prueba de la enorme progradación que ha sufrido la línea de costa desde 1492 como consecuencia de una enorme deposición de sedimentos, más o menos gruesos, durante más de un siglo y en forma casi continua, y que han transformado totalmente el paisaje que vieron Colón y sus hombres y el que podemos ver hoy.

Los bancos de fango formados a lo largo de siglos entre los arrecifes por la aportación natural de sedimentos recibieron durante casi siglo y medio una cantidad de derrubios exageradamente mayor. En el orden de aportación el sedimento más fino es el que va a llegar más lejos empujado por el agua del río, primero, y agitado por la de la mar, a continuación, sedimentando lejos e introduciéndose en cuantos poros pueda encontrar en rocas o en corales. Así, poco a poco van creciendo y emergiendo los bancos de fango y empiezan a ser colonizados por el manglar, bosque bastante bajo característico de las marismas intertropicales.

En Haití, este bosque constituido por “mangle” (*Rhizophora mangle*), arbustos ramificados provistos de raíces-zancos que se entremezclan en forma inextricable entre ellos y con otras especies, como la “*Avicennia nítida*” que posee raíces trepadoras provistas de numerosos pneumatóforos. La frecuencia de la inundación mareal juega un papel decisivo en la repartición de la vegetación, pero, en este caso, este papel es inferior al de otras costas con manglares debido a la pequeña amplitud de la marea, que no sobrepasa un metro incluso en las “mareas sicigias”. Según el esquema clásico, las *Rhizoporas* se desarrollan en la zona fangosa intermareal denominada generalmente “*slikke*”, muchas veces en el borde de los caños, mientras que las *Avicennias* se desarrollan en los sectores un poco más altos, “*snorre*”, pero inundables durante las pleamares de aguas vivas. La poca inundación debido a la escasa amplitud de la marea hace que no llegue a formarse un auténtico “*snorre*”. El aislamiento de las zonas centrales de los islotes de manglar conduce a la formación de salitrales sin ningún tipo de vegetación.

Nunca sabremos si era Colón quien apenas tomaba notas sobre la vegetación existente en las costas que iba descubriendo, o si fue Las Casas quien aligeró los textos, pero hasta el 26 de Diciembre en que “*salió a tierra, donde (Guacanagari) hizo mucha honra al Almirante y lo llevó a ver unas verduras de árboles junto a las casas y andaban con él bien mil personas*”¹⁶⁵ y, al día siguiente, el 27 de Diciembre, en el que Las Casas dice “*que en obra de diez días nuestra fortaleza quedó muy bien hecha, y según convenía por entonces, edificada...porque están tantos y tan grandes árboles allí nacidos*”¹⁶⁶. Son las dos únicas citas sobre vegetación, pero las hemos traído aquí para tratar de probar que el proceso de formación de manglares en la Bahía de Cabo Haitiano, comenzó a mediados del siglo XVII o principios del siglo XVIII, luego Colón no pudo verlos.

Colón había navegado por las costas de África, había penetrado en el Golfo de Guinea y había estado en lugares casi míticos como los Castillos de la Mina y de San Jorge, pero lo importante, ahora, es que Colón había visto manglares en la costa africana y sabía distinguir perfectamente entre los bosques tropicales que llegan casi

¹⁶⁵ VARELA MARCOS, Jesús y FRADEJAS RUEDA, José Manuel.(2006). *Diario del Primer Viaje de Cristóbal Colón*. Valladolid. GUILLÉN TATO, J. (1990). *El Primer Viaje de Cristóbal Colón*. Madrid. Editorial Naval. Esta ya antigua versión será utilizada en los momentos precisos debido a sus interesantes anotaciones náuticas.

¹⁶⁶ LAS CASAS, B. (1986) *Historia de las Indias*. Cap. LXI.

a la orilla y los manglares que forman un litoral casi inaccesible durante leguas y leguas. Tal vez, incluso conocía la palabra “manguezal” que es la que define al manglar en portugués, aun cuando no he podido averiguar desde qué fecha está incorporada a la lengua lusitana.

Cuando Colón entró en la rada de Cabo Haitiano había estado desde la madrugada anterior voltejando a suficiente distancia como para no poder distinguir la clase de vegetación y no parece que los que fueron hasta el poblado de Guacanagarí el domingo le informasen de la existencia de esta clase de bosque, seguramente, porque aunque eran muy expertos marinos, nunca habían costeado África más al Sur de Canarias debido a los acuerdos con Portugal. Cuando Colón se fue acercando a la costa, entrando en la bahía, ya está anochecido, y, aunque la Luna estaba en plenilunio, si no había nubes podía iluminar bien la costa aunque no lo suficiente para distinguir, a esa distancia, entre clases de árboles. En cualquier caso, Colón no cita la existencia de manglares, porque no los había y no los hubo hasta muchos años después, cuando los aluviones producidos por las gigantescas lluvias del siglo XVIII fueron colmatando la bahía, aislando y matando arrecifes y preparando la llegada de una nueva vegetación.

Otro detalle sobre la no existencia de manglares: el día 4 de Enero de 1493, cuando, por fin, Colón sale de la Bahía de la Navidad y va explicando cómo iban a remolque de las barcas rumbo al noroeste, vuelve a explicar que “*y toda aquella costa se corre norueste surueste y es toda playa, y la tierra muy llana hasta bien quatro leguas la tierra adentro*”¹⁶⁷, y un poco más adelante “*Aquel día por ser el viento muy poco, no pudo llegar al Monte Christi con seis leguas. Halló quatro isletas de arena muy baxas con una restringa que salía mucho al norueste y andaba mucho al sueste*”; es decir, tampoco hace referencia a que haya vegetación sobre los islotes de Siete Hermanos, sino que dice que son cuatro, de arena y muy bajos, y, tal vez dijese que son cuatro porque los otros tres aún no se habían formado por completo y velaban. En cambio, en el Derrotero de 1810 aparece especificado que “*en este placer se levantan siete islotes llamados los Hermanos, los cuales son baxos*

¹⁶⁷ COLÓN, C. (2006). Op. Cit. 4 de Enero.

y cubiertos de mangles, siendo el más visible de todos el llamado el Monte Grande, porque en él hay arboleda alta.”¹⁶⁸

El hombre, el colono, empezó inmediatamente a modificar el medio, explotando los árboles del tipo *Avicennia*, seguramente para carbón vegetal, y también roturando el nuevo terreno ganado a la marisma, poniéndolo en explotación. En algunos planos manuscritos del siglo XVIII hay algunos proyectos de desecación de una parte del manglar del oeste de la Bahía del Caracol.

Los terrenos arenosos, definidos como “*terrain sec et aride*” en los mapas del siglo XVIII, son los que señalan el contacto del manglar con la antigua línea de costa en la que los relieves dunares siguen a las playas fosilizadas; estas arenas están colonizadas por una vegetación xerofítica denominada “bayahondes”. El estudio detallado de esta unidad ecológica que pertenece a dos sistemas, costero para las playas y eólico para las dunas, es fundamental para la reconstrucción de la línea de costa en la época de Colón y será tratado pormenorizadamente más adelante. En el Mapa nº 13 se observa con claridad cómo se han extendido los manglares.

- Los arrecifes y los fondos submarinos cercanos

La costa está precedida por numerosos arrecifes coralinos. Así, para entrar en la Rada del Cap Français (el actual Cap Haïtien o Puerto de Guarico), los barcos debían evitar los bajos del Grand y Petit Mouton al principio, y otros, más al interior, como la Coque Vieille, la Tropeuse y le Bellier (Mapas nº 11, 12 y 13). Más al Leste, había otros peligros como los arrecifes “aux Lambis”, los de Quarter Morin y los de Limonade. A unos cinco kilómetros, frente a Limonade-Bord-de-Mer, existe una barra coralina en dirección WNE-ESE, que se estira unos 16 kilómetros, hasta levante de la Punta Yaquezú. Le Petit Passe y, sobre todo, Le Grand Passe, permitían el acceso a la Rada du Cap; le Grand Passe de Limonade, al Quartier Limonade; le Passe aux Normands, al embarcadero Chastenoye y le Passe de Caracol, al antiguo puerto de Caracol. En el mapa de Bellecombe (mapa nº 13) al Sur del Grand Passe de Limonade, figura el emplazamiento de tres naufragios, uno inglés, otro holandés y un tercero, español.

¹⁶⁸“*Derrotero de las Islas Antillas, de las Costas de Tierra Firme y de las del Seno Mexicano*”. (1810). Madrid. Depósito de la Marina. pág 115.

Los dos factores condicionantes de la entrada y salida de los barcos en la rada son el régimen de vientos y las condiciones de la marea. Para entrar, era indispensable esperar a que soprase la brisa de ENE o del NE, que allí comienza sobre las 11 de la mañana¹⁶⁹. Por el contrario, para salir había que esperar al atardecer para aprovechar el Terral, viento del SE. Los vientos del Norte traen lluvias finas y continuas y suceden a continuación de las “avalasses”, cortos y violentos chubascos provocados por los alisios. Cuando hay temporal¹⁷⁰, la mar permanece en calma entre la barra coralina y la costa, mientras que en la zona exterior la mar es gruesa, con rompiente en los arrecifes y dificultando notablemente el paso de los barcos.

Según las indicaciones de los derroteros, después de que hayan reinado vientos del Norte y del Noroeste durante varios días, las corrientes interiores comienzan a tirar hacia el Este con mucha fuerza y velocidad, observándose en las puntas una tendencia a la progresión cuanto más nos desplazamos hacia el Oeste, quizá, como consecuencia del oleaje provocado por los vientos del Noreste, es decir, los alisios. Y quizá sea el momento de decir que al disponer de tres Derroteros “históricos”, los de 1810, 1863 y 1890, cuyos datos van cambiando con suma lentitud, los indicados en el texto pueden provenir de cualquiera de ellos, salvo que se refieran a una circunstancia muy puntual.

Un examen de la batimetría muestra una fuerte disimetría entre los fondos situados al Norte y al Sur de la barrera coralina (Mapa nº 14). Mientras que, hacia el Norte los fondos alcanzan rápidamente profundidades de centenares de metros, sin que aparezca nada parecido a una plataforma, hacia el Sur, las profundidades apenas alcanzan los treinta metros en las inmediaciones de la barrera y, más al interior, se quedan en cinco en las inmediaciones de la Bahía de Caracol.

2. Algunas consideraciones sobre la geomorfología de la zona

Incluso contando con todos los errores de la situación astronómica de los puntos clave de la costa, de los errores de taquimetría en levantamientos hechos de prisa y por personal no muy experto, de los errores multiplicados por la copia de

¹⁶⁹*Derrotero de las Islas Antillas y Costas Orientales de América.* (1890) Parte I. Madrid. Depósito Hidrográfico. pág 132.

¹⁷⁰*Derrotero de las Islas Antillas y Costas Orientales de América.* (1863) Parte I. Madrid. Dirección de Hidrografía. pág. 310.

mapas anteriores y cuantos errores más se quieran introducir, hay un hecho claro, que es la transformación continua de la costa desde el siglo XV, en especial en el siglo XVIII y algunos episodios notables en el XX. La poca fiabilidad de las taquimetrías, si es que fueron tales, no permiten hacer una hipótesis de avances y retrocesos sobre la cartografía simplemente; han de ser refinadas pruebas de geofísica y extracción de muestras las que permitan distinguir entre el terreno marino del siglo XV y los aluviones recibidos encima hasta nuestros días. Cuando las circunstancias lo permitan se procederá a esas prospecciones geofísicas de elevadísimo costo por el equipamiento de alta tecnología que requiere y que hay que trasladar a Haití desde España o desde Estados Unidos.

Puede asegurarse que el sector de costa comprendido entre el puerto de Cabo Haitiano y la banda occidental de la Bahía de Caracol ha sufrido enormes transformaciones por progradación de la línea litoral y modificación del curso de los ríos en el transcurso de cinco siglos. Las más importantes son:

a) En la costa comprendida entre el saco de Cap Haïtien, o sea, la desembocadura del río Haut du Cap y el emplazamiento de la Petit Anse, la costa debía encontrarse hace cinco siglos entre quinientos y mil metros más al Sur. En las Fotografías nº15 y 16, tomadas volando en dirección W-E, puede verse la situación de bandas de arena de antiguas playas, cercanas a la fosilización; los rodales algo más elevados, probablemente tienen en su interior un núcleo arrecifal sumergido en arena, y han sido colonizados por vegetación terrestre y no halófila, lo que indica una cierta antigüedad, sobre todo, por el proceso edafológico.

b) Desde la Petite Anse hasta Limonade Bord-de-Mer, la costa corría bastante recta en dirección E-W, sin que existiese la actual Sable Point, formada por arena y fango que fue rellenando la línea de arrecifes que es la segunda restinga o “restringa” citada por Colón, y que son la prolongación hacia el Este de los denominados “Bellier” en las cartas actuales y que los ingleses denominaban “Rocky Shoal” en la Carta de Norie, de 1836, (Mapas nº 17 y 18). En la carta UTM 50.000 de los Estados Unidos y en la Fotografía nº 19 LANDSAT de Google pueden verse con toda claridad cómo los derrubios han ido cubriendo la restringa hasta hacerla desaparecer.

c) La cita de Colón sobre las restingas de la bahía es completamente exacta. El día 23 de Diciembre Colón está fondeado en la “Mar de Santo Tomás”, hoy Bahía

de Acul, (Mapa n° 99) y tras las noticias que habían traído las barcas expresa su deseo de poder pasar la Navidad en aquel puerto del que le hablaban, que tenía una población numerosa y que estaba bastante arreglada¹⁷¹. Existía, como existe hoy, el Paso de Limonade y la canal paralela a la barrera arrecifal, amplia y de grandes fondos por la que salió Colón, y, también, la canal estrecha por la que había entrado de noche y sin quererlo, entre la segunda línea de arrecifes y la tercera, metida ya en tierra, prácticamente. En los mapas de los siglos XVIII y XIX, que tengan sondas, se aprecia esta canal con fondos de tres y cuatro brazas que corría paralela a la costa en dirección NW-SE. Hoy no existen ni la canal ni el arrecife Rocky Shoal, que han desaparecido bajo los aluviones. Obsérvese en la superposición de mapas n° 20, que en el mapa 100.000 UTM del año 1958 (Mapa n° 18) todavía aparece este arrecife alargado y oblongo ante lo que hoy es Sable Point.

d) La desembocadura del Grande Rivière du Nord en 1991, era un delta trilobulado con brazos de actividad alternativa (Fotografías n° 21 y 27).

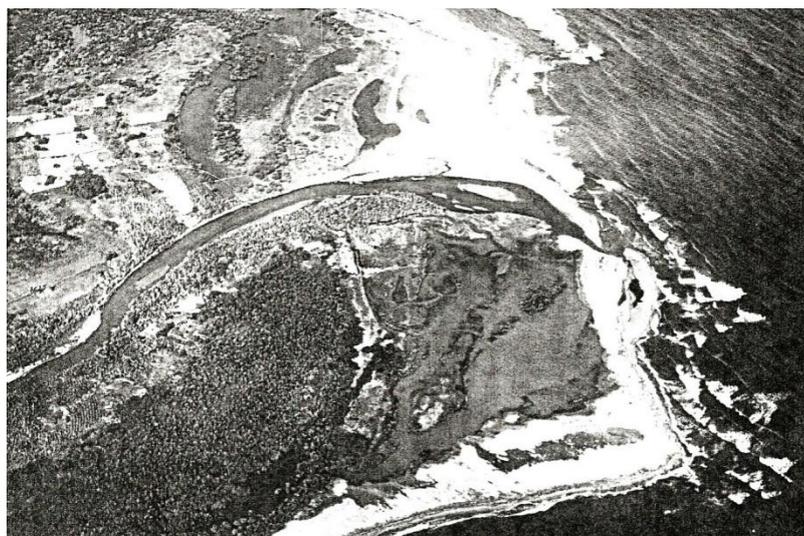


Fig. 2 Fotografía n° 21. Flecha del Delta del Grande Riviere du Nord. (1991). Fotografía de la autora.

Funcionaba solamente el cauce central y aparecían abandonados los laterales, pero en el Mapa de Bellecombe (Mapa n° 10) se ve que funcionaban, además del central, los situados al Oeste, pues no aparece el brazo que desemboca en Limonade Bord-de-Mer, pero, sin embargo, sin estar en funcionamiento, tiene agua de mar que lo remonta. En la Fotografía n° 22 se ven los cauces abandonados entre Bor-de-Mer y En Bas Saline; el cauce situado más al Oeste debe ser la Rivière Fossé, citado por

¹⁷¹ COLÓN, C. (2006). Op. Cit. 23 de Diciembre.

Moreau de Saint-Mery, que no hay que confundir con la otra Rivière Fossé en Caracol. En la Fotografía 23, puede verse al río abriéndose paso hacia su desembocadura, con el lecho elevado sobre los terrenos circundantes debido a la gigantesca cantidad de derrubios arrastrados por las inundaciones y que obligan al río a excavar su propio cauce sobre el nuevo lecho y dejando en ambas orillas una notable acumulación de material, denominado “burladero”. En la parte alta de la fotografía se observa la misma marisma ya desconectada del cauce y los restos de un cauce occidental que en el siglo XVIII se llamaba río Salado o río de Quartier Morin.



Fig. 3 Fotografía n° 27. Otra vista del Área Norte de Sable Point y delta de la desembocadura del Grande Rivière du Nord. Fotografía de la autora.

En las Fotografías n° 24 y 25, se observa otra panorámica del Grande Rivière deambulando sobre su enorme lecho de inundación; a la vista de la poca actividad del último meandro, dentro de la Sable Point, da la sensación de que el cauce va a empezar a derivar hacia levante, como si quisiese retornar hacia el antiguo brazo oriental.

e) El Grande Rivière du Nord atraviesa perpendicularmente las líneas de playas interiores, fosilizadas o en trance de serlo, indicando claramente la separación de paisajes y el paso a la vegetación halófila, el manglar (Fotografías n° 15 y 16). En especial en la n° 15, se aprecia la gran anchura de la banda de la playa fosilizada rebasada por el manglar; seguramente, bajo los rodales colonizados se esconde un arrecife. Aun cuando no se sabrá con exactitud hasta que no se logre trazar con detalle la línea de la playa de hace quinientos años, obtenida mediante prospecciones

y análisis de muestras de la máxima fiabilidad, si puede aventurarse que pasaba como mínimo a la altura del límite Sur de la línea de marisma, pantano o manglar que trazó el ingeniero Bellecombe; más adelante se tratará pormenorizadamente el asunto del ancla de Bellevue que encontró Moreau de Saint-Mery, de la que, por el momento, sólo diremos que la famosa ancla apareció a 900 toesas (más de 1.700 metros) de la costa y a 120 centímetros de profundidad y parece lógico pensar que bajo un ancla, venga de donde venga y llegue como llegue, hay fondo marino o arena de playa.

f) De los textos de los que se está obteniendo toda la información de carácter histórico, se desprende que el poblado donde debía residir habitualmente el rey Guacanagarí estaba bastante cerca de donde naufragó la “Santa María”, de legua a legua y media, pero no sobre la orilla de un río, que también estaba cerca y en el que dejaban las canoas. Este río puede ser el brazo oriental del delta, si miramos mapas actuales, pero también podría ser el brazo principal, que, en tiempos de Colón podía ser único y formar un pequeño estuario, pues ni en los textos referentes al Primer Viaje, ni en los del Segundo (más detallados con la descripción del territorio, como las citas que hace el Doctor Chanca), nadie cita la existencia de otros cauces, cercanos relativamente, de agua dulce abundante como para abastecer al poblado sin ponerlo en peligro en caso de inundación pero no lo suficientemente caudalosos como para considerarlos brazos de un delta.

El único lugar de esta llanura un poco elevado es la modesta colina que no alcanza los ocho metros de altura, denominada En Bas Saline, en la que el misionero y arqueólogo William Hodges encontró unos restos de poblamiento, con algunos fondos de habitación y que él asignó al poblado de Guacanagarí. Este tema será tratado ampliamente en el Capítulo de Información Arqueológica junto con los trabajos de Kathleen Deagan y algún otro. Quizá, debajo de la colina, haya un núcleo formado por un arrecife, pero, en cualquier caso, su situación y formas permiten suponerlo como uno de los escasos puntos fijos del terreno.

g) Referente a la progradación de la costa no puede hablarse en absoluto de regularidad, por lo que no tiene sentido intentar extrapolar unas isobatas para trazar los antiguos veriles y tratar de ver la evolución de la profundidad. Sabemos que los pequeños arrecifes más cercanos a la costa son los primeros en recibir el material

arrastrado por el agua del río; este primer material es el más fino de los que la potencia del caudal sea capaz de crear en su recorrido; el sedimento micronizado, o poco menos, movido por mínimas corrientes va penetrando en los entresijos de los corales rellenando todo hueco hasta ahogarlos al impedir el contacto con el agua que les alimenta y, quien sabe, si también, creando un espacio con temperaturas por encima o por debajo de las de supervivencia de los corales, con lo que precipita la muerte de éstos. Casi se puede asegurar, sin pruebas por ahora, que dentro de cada islote, de cada banco de arena, hay un arrecife o sus restos fosilizados por siglos de aislamiento del agua marina con sus nutrientes.

Vamos a aventurar una hipótesis: el mapa más antiguo de los que disponemos es el atribuido a Colón (Mapa nº28); cambiando las escalas adecuadamente, vamos a superponerle el Mapa de Bellecombe, trazado entre 1783 y 1788, y forzando la forma de apoyar los puntos inamovibles de Punta Santa y Monte Christi o el Cabo de la Sierpe, se le superpone el Plano UTM y Carta Náutica actual resultando la Figura nº 29; pero es en la Figura nº 30, que también tiene como base el dibujo de Colón y se le ha superpuesto la Carta Náutica USA de 1982 y a la que se le ha añadido la línea de puntos que representa el límite Sur de los manglares, en la que queda patente que los manglares se acumulan en los ejes de drenaje del terreno. El círculo indica la situación que William Hodges otorga al poblado de Guacanagarí, que tengo por muy dudosa, sin negar que era un asentamiento taíno. A la vista de esta última superposición, que muestra la evolución global de la bahía con mucha claridad, se nos ocurre añadir lo siguiente.

Existe una opinión bastante generalizada entre los estudiosos de los paleoclimas para definir el siglo XVIII como el espacio en el que se produjo un miniperiodo glacial, al menos en Europa, y que se da por terminado alrededor de 1830. Un mini período glacial en la Zona Templada, puede traducirse en un período pluvial en la Zona Tropical. ¿Fue el siglo XVIII un período de gigantescas lluvias en las latitudes tropicales de la Isla Española, provocando la tremenda erosión de los montes, y como consecuencia, los aluviones que colmataron las pequeñas bahías interiores de la del Cabo Haitiano? Parece ser que sí, a la vista de las minuciosas descripciones que hizo Moreau de Saint-Mery en su obra tantas veces citada. El origen de parte de la causa de esta enorme erosión, es decir, la acción antrópica, ha sido comentada en el punto b) de esta misma sección y, por otra parte, un observador

tan meticuloso como Saint-Mery recogió a lo largo de su obra estos hechos en las descripciones de las Parroquias de la Plain du Nord, los cambios en los lechos de los ríos, los abandonos de cauces y la modificación de las desembocaduras, fenómenos que explica con asombrosa intuición con argumentos geomorfológicos de completa actualidad, recogiendo detalles geográficos e históricos que relaciona acertadamente y que se han comprobado siglos más tarde.

Una prueba final y evidente de esos cambios continuos de la Plain du Nord, y que no corresponden al Siglo XVIII: para conmemorar el Cuarto Centenario del Descubrimiento de América en 1892, el gobierno Haitiano decidió construir un Monolito en el lugar en el que, precisamente, Moreau de Saint Mery había encontrado un ancla en la Hacienda de Bellevue, que identificó como perteneciente a la “Santa María”, y que en esta ocasión el gran historiador español y Académico D. Cesáreo Fernández Duro también reconoció como tal. El asunto del ancla será tratado ampliamente en la Información Arqueológica. Ahora vamos a ver unas fotografías recientes. En 1972 el Pastor metodista William Hodges fotografió a su hija junto al Monolito, (Fotografía nº 31); puede verse que la línea superior de la inscripción se encuentra a una altura de 130 a 140 centímetros del suelo. En 1987, el gran especialista en Colón, Catedrático de la Universidad de Valladolid, D. Demetrio Ramos hizo las Fotografías nº 32 y 33, en las que puede observarse una “subida” del suelo del orden de 150 centímetros, aunque puede atribuirse, además de a alguna riada, también a la acción antrópica, pues en el fondo se ven plataneras en lugar de maleza. El 9 de junio de 1991 yo misma tomé esta otra fotografía (Fotografía nº34), para lo que tuve que llegar al lugar con barro hasta las rodillas. Finalmente, obsérvense las Fotografías nº 35 y 36, obtenidas el 21 de Septiembre de 2014, en el que hice descubrir el Monolito por el personal de una de las empresas que colaboran en la reconstrucción de Haití después del terremoto que la asoló hace pocos años, ofreciendo dar el primer golpe de azada de esta nueva fase de búsqueda de la “Santa María” al Embajador de España, D. Manuel Hernández Ruigómez, Doctor en Historia de América e hijo del Ilustre Americanista D. Mario Hernández Sánchez-Barba, con otros dos miembros del viejo equipo del año 1991, Enrique Lechuga, Capitán de Navío, que fue Director de Arqueología Submarina de V Centenario, fallecido el pasado 24 de Noviembre, y Alfonso Maldonado, Catedrático de

Geofísica y exdirector de la Escuela Técnica Superior de Ingenieros de Minas de Madrid.

3. Historia geográfica de las Parroquias de la Plain du Nord

Trabajar en la Historia de un pequeño país del Caribe que cumplió su Segundo Centenario en 2004, tras dos centenares de años de pertenencia a España y cien más a Francia, y que ha estado sometido a increíbles avatares en esos doscientos años de Independencia, en los que las catástrofes naturales han alternado con las políticas, sería completamente demencial si Haití no hubiese tenido la fortuna de contar como historiador, casi único, a un hombre como Mérédic Louis Moreau de Saint-Mery. Este cultísimo Intendente, nacido en Port-Royal, en la Isla Martinica en 1750 estudió Derecho en París, fue destinado a la Administración Haitiana en 1772 permaneciendo en la Colonia hasta 1787. En ese tiempo adquirió un extraordinario conocimiento de aquellas tierras que quedó reflejado en su obra “*Description Topographique, Physique, Civile, Politique et Historique de la Partie Française de L’Isle Saint Domingue*¹⁷²”. Vuelto a la Metrópoli en 1788, fue miembro de la Asamblea en 1789 como representante de Martinica. Detenido en 1792, huyó a Estados Unidos donde emprendió un negocio editorial en Phyladelphia. Regresó en 1799 siendo nombrado Consejero de Estado y, posteriormente, Gobernador de Parma. Falleció en París en 1819.

Esta monumental obra, terminada en 1789, contiene, como su título indica, una detalladísima descripción del Haití finisecular, pletórico de riqueza y cuya capital entonces, Cap Français, era llamada “La Versailles del Caribe”. El libro recoge una inmensa cantidad de datos, muchas veces prolijos, sobre todos los numerosos aspectos enunciados. La articulación del texto, por parroquias, ha obligado a la lectura y extracto de más de setecientas densas páginas, pero su aportación es valiosísima por tratar de muy particulares aspectos con gran detalle. Tal sucede con el minucioso estudio hidrológico y geomorfológico que la cultura, la preparación técnica y también la intuición, de Moreau de Saint-Mery, convierten en importantísimo, por ser el paso intermedio en cinco siglos para la reconstrucción topográfica de la costa Norte de la Isla Española en 1492.

¹⁷² MOREAU, M. L. (1984). Op.Cit.

Aporta, igualmente, datos arqueológicos muy interesantes, algunos básicos, sobre el naufragio de la “Santa María”, aun cuando algunas de sus teorías sobre aquellos momentos históricos sean insostenibles hoy en día, a la luz de otra documentación hoy disponible. Las Parroquias que afectan a nuestro trabajo, de Leste a Oeste, son Port Dauphin, Limonade, Saint- Louis de Quartier Morin y Cap Français. En su descripción, el mismo Moreau mezcla términos españoles, franceses y criollos por lo que hemos aplicado el que nos ha parecido más descriptivo. Como se ha dicho antes, lo expuesto es un resumen de lo escrito por Moreau, llevando el texto a cursivas cuando se reproducen párrafos literales y debiendo considerarse el resto como un resumen de lo escrito.

- Parroquia de Port Dauphin¹⁷³

Su nombre verdadero no tiene otro origen que el español de “Puerto del Fin”, puesto que era el último surgidero de la bahía hacia levante, antes de entrar en la Bahía de Manzanillo; en la Carta de 1802 de la Dirección de Hidrografía, aún figura como “Puerto Delfin”. Su nombre taino es “Baiajá”(Mapas n° 37, 38, 39 y 40).

Comienza en el límite con Ouanaminthe, junto a la frontera con la parte española, en el río Massacre, así llamado por la carnicería allí habida entre españoles y piratas; en español, el río se llama Dajabón y en taino Guatapana. Las isletas de arena que hay en la desembocadura son mitad española y mitad francesas. Todo demuestra que esta llanura es un antiguo fondo marino cenagoso no rellenado del todo, pues aún deja algunos puntos sin cubrir y que presentan unas trazas bituminosas.

El Cantón de Caracol¹⁷⁴(Mapas n° 41 y 42), no es más que una sábana que la sequía cambia de cuando en cuando en una llanura reseca y polvorienta. Hay en ella varias “Habitations” y un raque, entre Caracol y Limonade. La costa es interesante. A unas mil toesas de la costa, hacia el interior (Mapa n° 43), hay unas colinas llamadas “Les Mamelles”, donde comienza el estero de “Fonds Blancs”, zona anfibia, que, como su propio nombre indica no forma un todo homogéneo con la tierra que le rodea (estero proviene de ex-terra). Los esteros tienen alrededor de tres mil toesas de

¹⁷³ MOREAU, M.L. (1984) Op. Cit .Tomo I. Parte I. pág. 121

¹⁷⁴ *Ibíd.* pág.168.

largo (unos 5.500 metros), ganando profundidad hacia el Oeste, con una media de mil toesas de ancho.¹⁷⁵

Hay una cadena de arrecifes paralela a la costa situada a 500 toesas; tiene media legua de largo y en bajamar queda a unas ocho o nueve pulgadas de profundidad. Un poco a Levante de donde comienzan los esteros hay un pequeño paso a través de los arrecifes y a unas mil quinientas toesas al Oeste, se encuentra el Paso de Fonds Blancs (Mapa nº 43).

La última punta al Oeste de Yaquezi, es el extremo Norte de la Bahía de Caracol. En ésta, y a media legua de la punta está el Embarcadero de Caracol. El segundo estero, más al Oeste, tiene 3.700 toesas de Este a Oeste y 1.500 de Norte a Sur. Al fondo del estero se abre en dirección Oeste la Bahía de Bekly con 470 toesas de abra en dirección Norte-Sur y 1.400 de saco en dirección Leste-Oeste, hasta el límite con Limonade (Mapa nº44).

Fonds Blancs y Caracol están formados por doce secciones o “illets”¹⁷⁶, que forman la “Punta del Caracol”. Las más importantes son las del Este. La Punta de Caracol se encuentra a 3.000 toesas de la de Yaquezi.

“Es el momento de decir que el cantón de Caracol, que lleva el nombre español del “Limaçon” (Limaco), quizá a causa de las revueltas que tiene el estero o de lo escondido de la Bahía de Bekly, fue el emplazamiento de Puerto Real, población fundada por Rodrigo de Mexia en 1503, que tuvo su escudo de armas desde 1508, dependiendo del Gobierno de Santiago, hasta que desapareció, abandonada, en 1606. Según Herrera, hubo allí una mina de cobre. Pero lo que es aún más glorioso para Caracol es que su puerto es el de la Navidad, llamado así por Colón, que entró en él el día de Navidad de 1492. Siguiendo a los historiadores primitivos del Nuevo Mundo es casi imposible dudar de este hecho, sobre todo cuando se señala que la capital del reino de Guacanagarí estaba sobre una punta, en un extremo de la Vega real, o sea, sobre el punto donde está hoy el embarcadero de la Petite Anse, en el Quartier Morin.

¹⁷⁵ La toesa fue la medida de longitud más utilizada en Francia hasta la adopción del Sistema Métrico Decimal. Su equivalencia era de 1,974 metros.

¹⁷⁶ MOREAU, M.L. (1984) Op. Cit. p169.

*Se ha dicho que Colón, saliendo de la Navidad enfiló al Noroeste para salir señalando bien la entrada para reconocerla, que el fondo era limpio y que no encontró piedra de construcción, circunstancias que parecen coincidir con las del río de Caracol o del Yaquezí con una entrada difícil como la de Caracol, llena de arrecifes y de esteros. Esto fue casi seguro el Puerto de la Navidad, cerca de donde fue construida la fortaleza de ese nombre, donde Colón dejó algunos españoles que encontró muertos en el Segundo Viaje y que le convencieron para abandonar el sitio en Diciembre de 1493. En la descripción de la Limonade demostraré lo que parece ser una fortaleza y cuántas pruebas hay aún. Todo se junta para hacer de Caracol el primer establecimiento europeo del Nuevo Mundo y de la Isla de Santo Domingo”.*¹⁷⁷

No hay duda de que el cultísimo Intendente Moreau se arriesgó notablemente al lanzar esta teoría. Según su propia confesión, de los Cronistas, sólo había leído a Antonio de Herrera, que no se molestaba en comprobar si lo que le estaba copiando a Las Casas era cierto. La imaginación de Moreau se dispara y ve todo fácil: si Colón llegó el día de Navidad al Puerto así llamado, ¿qué sucedió en esa noche pasada?. Lo curioso es que cuando un hombre de prestigio como Moreau escribe así, puede inducir a un error grave, como el que indujo a Morison, precisamente.

- Parroquia de Limonade (Mapa nº 44)¹⁷⁸

Situada a tres leguas a Levante de Cap Haïtien es una de las más ricas de la región. Su límite Norte es la mar y corre desde la desembocadura del barranco de Grimaud hasta la Grande Rivière du Nord; es muy llana y ocupa un área de tres leguas y media de Norte a Sur por dos leguas de Leste a Oeste.

El Grande Rivière, que corta el llano en toda su longitud, nace en el pitón de Bayahá, en la cresta del Monte Ténèbres. No cubre más de catorce leguas de distancia con un recorrido de cuarenta. No ha estado siempre ahí y se le reconocen varios lechos abandonados sobre el llano, que le debe su formación; cuando los franceses ocuparon esta zona, su curso principal circulaba por un pequeño río llamado Salado, que desembocaba a la mar por la Habitation Duplas y que hoy es el río de Quartier Morin.

¹⁷⁷ *Ibíd.* Op. Cit., pág. 172.

¹⁷⁸ MOREAU, M.L. (1984). Op. Cit. págs. 187 y ss.

En 1684, el río de Limonade formó varios cauces entre el Salado y el Fossée; se reconocen cuatro de ellos, de Leste a Oeste: el barranco de Chenaye, la Marre del Caiman, el de Limonadey el más occidental, cerca de la Ville à Canot, inmediato al de Limonade; por estos dos últimos ha corrido numerosas veces. Estos tremendos cambios fueron la causa de que a principios de siglo XVIII hubiese en cada orilla del Limonade y del Ville à Canot más de un cuarto de legua de terreno impracticable a lo largo de casi dos leguas desde la desembocadura, dejando el terreno completamente anegado. Algunas inundaciones fueron debidas a trabajos de desvío, desecaciones y obras mal construidas, obstruyendo los cauces naturales con diques y árboles. Una de ellas fue la que el 13 de Diciembre de 1705, lanzó el río Limonade a la Fossée, hasta el 30 de Noviembre de 1707 en que otra inundación le volvió a su lecho primitivo, aunque en las crecidas extraordinarias sigue inundando la Fossée.

Este río, que puede llegar a veces a la sequía total, tiene violentos desbordamientos. En Octubre de 1722 llegó a inundar Quartier Morin y la Petite Anse, y en 1754, 1772 y 1780 el nivel del agua alcanzó 34 pies y 4 pulgadas por encima del habitual. En el último tramo el río recorre 9.200 toesas en 7.600 de distancia con un desnivel de 112 pies, que equivalen a una pendiente del 2%.

El Grande Rivière tiene un caudal mínimo de 6,33 m³/seg. con una sección de 36 pies cuadrados y un pie de altura, sin ninguna presión adicional; este régimen dura diez meses, desde mediados de Abril hasta mediados de Febrero. Los otros meses queda reducido a 2,11 m³/seg. con una sección de 12 pies cuadrados, aunque es normal que la sequía lo reduzca aún más.

La llanura está atravesada en su zona central por un río llamado la Fossée (que no hay que confundir con otra Fossée junto al Limonade) y que no es más que un brazo del Grande Rivière, abandonado desde hace algún tiempo. Esta Fossée nace en el Monte de Santa Susana, cayendo por una espectacular cascada en Bois de Lauce. La Fossée tiene un curso sinuoso, con una sección de apenas un pie cuadrado y en las orillas no hay árboles sino sólo arena. A veces recibe agua del Grande a pesar de que su lecho está más alto que el del Grande y es por este excedente de agua por lo que se desborda, ya que su curso es sólo de cuatro o cinco leguas y no puede admitir más caudal, aunque en 1782 remontó esos límites; desemboca en la Bahía de

Caracol tras describir un arco de un cuarto de círculo sobre terreno muy bajo, que hacia levante, se hace pantanoso y salino.

El río “Grande” parece haber sido el que formó con sus aluviones la llanura que separa las Parroquias de Limonade y Quartier Morin; todo hace suponer que ha llevado sus aguas sobre esta superficie en diferentes direcciones desde las colinas llamadas “Mornes”, situadas al Norte de la Habitation Destouches, a la entrada de la sabana de Limonade hasta el barranco Mapou, cerca del embarcadero de la Petite Anse, a unas tres leguas, en Quartier Morin.

El suelo está formado por estratos terrosos y de grava, horizontales, que demuestran el trabajo de las aguas: se encuentran cantos rodados y guijarros en toda la zona de la llanura, que van disminuyendo de volumen a medida que se acercan a la mar, según el agua va perdiendo velocidad proporcionalmente a la pendiente y la corriente va perdiendo fuerza para poder arrastrar los materiales de mayor tamaño, por lo que en las desembocaduras no hay más que gravas y arenas. Esta desembocadura es lo bastante profunda como para permitir el que los botes la remonten una media legua, hasta donde la marea es sensible y, probablemente, es lo que hizo que se denominase Río Salado al riachuelo de Quartier Morin cuando el Grande Rivière tenía allí su cauce principal, lo que tampoco es sorprendente pues es el nombre que se da a todos aquellos ríos que son remontables con la marea. La sabana de la Habitation Fournier-la Chapelle también está surcada por un lecho abandonado que corre en dirección Norte-Sur.

Hacia 1715,¹⁷⁹ los botes subían por el Grande Rivière hasta unas 1.500 toesas de la desembocadura actual para cargar azúcar hasta la casa de M. Fournier, situada donde está la habitación Miniac-Teffin (Mapa nº44).

Las Habitaciones Duplas y Fournier, situadas junto a la orilla de la Grande Rivière han sido puestas en servicio, volviendo a sembrarlas desde hace quince años. Las acumulaciones de tierra que se forman en el borde del mar garantizan una defensa del terreno frente a las transgresiones del océano y retienen las tierras arrastradas y depositadas por el río, después de haber sido llevadas sobre el terreno salino mientras duran las crecidas. La habitación Fournier ha aumentado así su

¹⁷⁹ MOREAU, M.L. (1984). Op. Cit. págs. 196 y ss.

superficie en unas 80.000 toesas cuadradas, suelo por el que hace ocho o diez años navegaban botes, llevando las cosechas a los barcos.

La Grande Rivière (como casi todos los ríos y arroyos un poco considerables de América), está acompañado de pequeños barrancos y arroyuelos que nacen a legua y media más o menos de la línea de costa, debido a las infiltraciones de la Grande Rivière y líneas de drenaje del terreno que se forman porque el nivel del fondo del río no permite a los arroyos entrar en el lecho, provocando un retorno. Esto provoca la elevación del suelo del río. Sus orillas y terrenos adyacentes son elevados porque en las crecidas los arrastres son depositados sucesivamente, aunque a 150 ó 200 toesas de las orillas, el terreno está al mismo nivel que el fondo del río. Esto provoca problemas legales en la construcción de drenajes artificiales que han de ir sobre el cauce natural más cercano.

Las elevaciones del suelo en las orillas son una ventaja para las tierras lindantes pues un cauce profundamente encajado atrae las aguas subterráneas y deseca los alrededores. Un río que corre sobre un suelo más alto que el terreno vecino no tiene este inconveniente tan peligroso en un país cálido y en el que desgraciadamente las lluvias son escasas. Pero se dirá que los desbordamientos serán más frecuentes; sin embargo, esas orillas elevadas son una garantía de seguridad, situación aceptada por los habitantes de la zona baja de Limonade y de Quartier Morin.

Los desbordamientos de la Grande Rivière y del Fossée son la causa frecuente de estragos y continuas alarmas por lo que han obligado a los habitantes a tomar precauciones. En 1715 se trató de cambiar el curso del río, pero se abandonó ante las protestas de otros propietarios. En 1740 se comenzó a elevar parte de las orillas para proteger algunos terrenos, pero lo que sucedió es que fueron arrasados otros. Las graves inundaciones de 1763 obligaron a tomar medidas serias para defenderse de las riadas de la Grande Rivière, como el dique de quinientos pasos de largo junto a la Habitación Walsh para impedir la expansión de las aguas del canal de su molino sobre el Fossée, con una esclusa basculante en el canal de dicho molino. Otras han sido la apertura de una parte del lecho de la Fossée y la limpieza de todo el lecho, retirando obstáculos. Se ordenó plantar grama en las orillas elevadas para ligar la tierra, prohibiendo el pastoreo y la pesca mediante redes, nasas fijas y barreras.

Las obras han tenido muchas vicisitudes, y en 1780, al llevarse los diques otra inundación se depositó arena estéril sobre tierras muy fértiles y en la zona costera unió su lecho al de la Fossée, destruyendo el embarcadero e interrumpiendo el camino del Cap a Port-Dauphin. Los ribereños pidieron que se talasen cuantos árboles y arbustos se habían plantado en los lechos y orillas y se sembrasen hierbas que no impidiesen el desagüe, reparando las brechas de los diques y consolidándolos desde la Tunnerie hasta Viard. En 1772 se enderezó el cauce de la Grande Rivière en 2.400 toesas desde Viard hasta Le Fevre. En 1783, sin terminar las obras, otra inundación arrasó las Habitaciones Destouches, Dumesnil, Fontenille, Walsh y Montholon, al saltar el agua desde la Grande Rivière a la Fossée. En 1784 se propuso de nuevo como solución limpiar el cauce de la Fossée, elevar las orillas nivelándolas en todas las habitaciones y prolongarlas hasta la Habitación Fréze.

Una prueba es que en Limonade el lecho del Fossée está más alto que el de la Grande Rivière, unos ocho pies, aunque no ha sido así siempre, pues hay observaciones antiguas que demuestran que estaba más bajo.¹⁸⁰ La explicación está en el fondo de la Fossée, situado entre las distintas colonias de Limonade y a su pie. Tiene menos caudal, menos velocidad y menos pendiente que la Grande Rivière y su lecho está cortado por tres represas elevadas, la común de las Habitaciones Butler, Berghes y Escamotier; la de Walsh y la de Montholon, que sirven para que no se excave el fondo del lecho en la de Walsh. En los desbordamientos de la Grande Rivière, la Fossée recibe de éste gravas y arenas, que no pueden haber sido arrastrados por ésta. En 1763 había abundancia de pescado en la desembocadura, que era capturado con encañizadas y nasas. Todos estos obstáculos han servido para frenar y sujetar las tierras arrastradas. Las plantas de la marisma han hecho disminuir la desembocadura y elevado el fondo, tanto que en 1763 se le veía como casi al mismo nivel que en el vado Viard.

En la Parroquia de Limonade, en su extremo Sureste, en el llano, hay una sabana llamada también de Limonade, de una legua cuadrada, en forma de lomo de burro y no recoge tierras procedentes de los montes. Todo anuncia que este terreno ha estado cubierto por las aguas de la mar y que formaba la plataforma de un arrecife o, mejor, de un cayo. La capa de tierra cretácea que cubre el terreno tiene un espesor

¹⁸⁰ MOREAU, M. L.(1984).Op.Cit. p. 203.

máximo de veinte o veinticinco pies y debajo hay un lecho de arena o grava: cuando se excava, la presión de confinamiento del agua hace que se eleve por las grietas hasta el nivel del suelo. En tiempo lluvioso sube y se vierte por grietas formando arroyos que corren mientras duran las lluvias. Esta especie de sumideros son, a veces, peligrosos para el viajero a caballo pues las hierbas ocultan los agujeros.

Al Leste de la sabana de Limonade hay un calvero árido de una media legua cuadrada que da paso a la menos árida sabana de Caracol. El extremo Noroeste, la Habitación Conégut, es muy fértil. Entre la sabana y la Fossée, viniendo hacia el Oeste se encuentra la “llanura fangosa” hacia el Norte, terreno cultivado en las Habitaciones Montholon y la Chevalerie. El nombre es bien representativo del suelo: la zona Sur de todo este territorio es un piedemonte, más o menos inclinado hacia la montaña. La parte Leste de esta zona, denominada Roucou, quizá por el fruto de estos árboles, también es llamada la Grande Raque; las tierras son negras, producto de la putrefacción del material vegetal y la precipitación de hierro ante las materias vegetales astringentes.

En el corte vertical se aprecian alternativamente rojizos y negruzcos y con indicios de que las zonas de tierra negra son más profundas allí donde los árboles han crecido más y al pudrirse han dado esa coloración y enriqueciendo la tierra, pues con lluvias regulares estas tierras negras son muy productivas, dando una vegetación prodigiosa, pero son muy sensibles a la sequía y la vegetación lo acusa en cuanto se hace sentir. Estas tierras negras, en Europa y en los países fríos, son las mejores pero en la zona tórrida se calientan demasiado porque los rayos solares penetran profundamente, tanto que no bastan los zapatos para preservar los pies del enorme calor que comunica el Sol, y que da al agua una temperatura tibia. Al hacer ladrillos con esta tierra se vuelven rojos al cocerlos, lo que demuestra su naturaleza arcillosa y su alto contenido en hierro; sin embargo, son muy ligeras y permeables para ser utilizadas en el refinado del azúcar.

Yendo desde la Grand Raque hacia el Oeste, se encuentra en medio de la superficie plana una rama montañosa dirigida de Sur a Norte, cuya última cresta es llamada “Morne de Bellevue” a unas 400 toesas del camino de Trou. Es una especie de divisoria entre el suelo calcáreo y el vitrificable; al Este y al Sur no aparecen tierras calcáreas mientras que al Norte y al Oeste está lleno de ellas. Las piedras de

Bellevue y las de Roucou son esquistos, con los planos de esquistación unidos por un cemento calcáreo.

Tras alcanzar la cadena que termina en las colinas y tras atravesar el Barranco de la Anguila, hay una depresión que llega a la Grande Rivière, en el paraje en el que se encuentra la Habitación Dumesnil. La isleta de Limonade es el espacio comprendido entre el Fossée y la Grande Rivière, el canal de la Habitación Carbón para llevar el agua de la Grande Rivière a la Fossée, al Sur, y la mar, al Norte. Es el terreno más fértil de toda la zona, pero también es el que ha estado más abandonado por ser la víctima de los desbordamientos de la Grande Rivière y del Fossée. En sus represas hay siete molinos.

“En el territorio de Limonade se encuentran varias minas. La más conocida es la de “aiman” (magnetita) de la “petite morne llamada, o “morne de l’aiman” o, mas corrientemente, “Morne Bekly”.(Mapa n° 29, en el extremo SE) El nombre de Bekly proviene del de un inglés muy rico a quien perteneció todo el terreno que va desde la bahía Bekly a la “morne de Bellevue”; como puede deducirse se llama “morne de l’aiman” debido a su naturaleza compuesta por magnetita; esta parcela tiene unos cinco Carreaux de superficie (un carreau es un cuadrado de cien pasos de tres pies y medio por paso, equivalentes a 1Hectárea,13 áreas y 7 centiáreas). La mina se encontraba en sus lados Norte y Sur, dando un fuerte brillo metálico en los afloramientos; éstos no existen en los costados Leste y Oeste. Está situada sobre el borde Norte del camino de CapFrançais a la aldea de Trou, en un punto que estaría hacia el Norte, a unas 3.000 toesas de la Habitación Conégut, hasta llegar al espacio que hay entre la costa Noroeste de la Bahía de Bekly y la costa Sureste de la Bahía de Limonade. Este “imán” es una mina de hierro negruzco, muy rico, que se presenta en masas metálicas bastante considerables y aisladas, y que, probablemente, ha sufrido la acción del fuego, porque sus partes pulverizadas son atraídas por el imán. El mineral produce en el laboratorio hasta dos tercios de su peso en hierro. Se ha observado que la cima de esta colina, que presenta varias puntas, es, a menudo, lugar de caída de rayos durante las tormentas. La casa que se edificó en la cima de esta colina fue incendiada por los rayos en varias ocasiones, teniendo que ser reconstruida, mientras que los terrenos y construcciones de los alrededores eran respetados. Parece verosímil que la acumulación de mineral de hierro

sirva como conductor de la materia eléctrica de la atmósfera y a las emanaciones del Globo Terrestre.”¹⁸¹

“Es creencia popular que la gran cantidad de magnetita embarcada por M. Texien, agrimensor de la Parroquia hace unos cuarenta años, fue la causa de la pérdida del barco, del que no se volvieron a tener noticias. Los agrimensores afirman que esta “morne de Bekly” desvía sus brújulas y que es a este motivo el que se provoquen frecuentes protestas por los deslindamientos de terrenos. Los alrededores de esta “morne”, al pie de la cual discurre por el Leste el Barranco de Capitan François, son cultivables aunque no demasiado: la superficie es un mantillo negro y bajo él, una marga arcillosa con terrones calcáreos separados; esta marga se disuelve con facilidad en el agua y cuanto más se excava más domina la parte calcárea”.

“La parte oriental es de una piedra hojosa, sin mineral, ligera, y que es denominada por las gentes del lugar como “piedra podrida”

En el cantón de Bois de Lance¹⁸² hay algunos restos de los trabajos del tiempo de los españoles intentando explotar una mina de oro. En la Habitación “Les Roux des Isles”, situada en ese cantón, se ven escorias de cuarzo que pueden proceder de la explotación de una mina de cobre y, desde luego, la gran aridez del territorio es la mejor prueba de la posible existencia de minas.

Las arenas de la Fossèe muestran cobre nativo y en cierta ocasión se encontró en la Grande Rivière una pepita, frente a la Tannerie, junto a gangas cuarzosas. Es posible que ésta, y otras, minas que se empezaron a explotar hace muchos años sean las que cita Herrera como dependientes de Puerto Real. Limonade parece haber sido poblada desde bastante antes del Descubrimiento de la Isla pues se encuentran a cada paso restos y utensilios de los habitantes indígenas.¹⁸³

¹⁸¹MOREAU, M.L.(1984) Op.Cit. pág. 211. No es sorprendente la idea de Moreau, pues un hombre de su formación debía de conocer que desde 1752, Benjamin Franklin venía haciendo experimentos eléctricos y había inventado el pararrayos, en Filadelfia, precisamente la ciudad a la que Moreau huiría al ser perseguido en Francia y donde se estableció como editor y publicó esta obra maestra que nos ocupa en este momento.

¹⁸² Ibid. pág. 212.

¹⁸³ Ibid. pág. 212.

La costa que bordea la Parroquia de Limonade por el Norte es igualmente digna de nuestras observaciones.¹⁸⁴ En la descripción de la Parroquia, en la zona de Terrier Rouge, se citaba un estero denominado Caracol, que forma la costa occidental de la Bahía de dicho nombre. Como este estero parece ser toda una unidad a causa de los manglares allí arraigados, se le ha considerado como tal. El espacio que le separa de la orilla del extremo Leste de la Parroquia de Limonade es el denominado Bahía de Limonade pues su fondo se vuelve hacia el de la Bahía de Bekly. Su punta Leste, que es el extremo Noroeste del estero de Caracol se encuentra a una legua de la punta de Caracol, al otro extremo del estero. La longitud del canal de entrada a esta Bahía es de 230 toesas, con una anchura de unas 60; la longitud de la Bahía de Norte a Sur es de 600 toesas con una anchura media de 400; la profundidad media oscila entre 5 y 6 pies. En el ángulo Suroeste que linda con el “llano fangoso” se encuentra la desembocadura de la Fossée, cuyo curso inferior corre de Suroeste a Noreste.

En la orilla oriental de la Fossée, a una legua más o menos de su actual desembocadura y en la parte más elevada de la sabana de Montholon, a doscientas o trescientas toesas de los edificios de esta Habitación (Mapa nº 13), se han encontrado los cimientos de un fuerte, que algunos consideran el de la Navidad, construido en Enero de 1493 por Colón y sus tripulaciones, fue denominado “El Castillo de Colón” por los colonos franceses. Estos cimientos eran de “piedra aïman” de la Morne Bekly y fueron demolidos para construir los edificios de la Habitación Destouches, a la que pertenecen ahora.¹⁸⁵

Según Herrera, cuando Colón venía desde Santo Tomás (Acul) con sus dos carabelas para visitar a Guacanagarí, fondeó a cuatro o cinco leguas, en un paraje donde está uno de los pasos que había señalado y que es el de Caracol. Vuelto a bordo por la tarde para descansar después de haberse reunido con el cacique, su carabela fue arrastrada por la corriente durante la noche una media legua (marina) a sotavento, hacia el Oeste de la otra carabela es decir, desde Caracol hacia Limonade. Envió un aviso al cacique comunicándole el naufragio a legua y media de la casa del cacique, lo que nos lleva hacia el actual embarcadero de la Petite Anse y señala Limonade como el lugar del naufragio. Los españoles tomaron esta pérdida como un

¹⁸⁴ *Ibíd.* pág. 212.

¹⁸⁵ *Ibíd.* pág. 213.

designio del cielo para establecerse en este lugar, y Colón decidió dejar algunos castellanos en la Isla, haciendo un fuerte con los restos de la carabela. Denominó Puerto de la Navidad a Caracol y Fuerte de la Navidad a la fortaleza que empezó a construir, llamándola así por el día de su llegada a la bahía, quedando confiada a 39 españoles al mando de Diego de Arana.¹⁸⁶

Se trata de ver ahora cómo el “Castillo de Colón”, nombre con el que eran conocidas las ruinas encontradas en la Habitación Montholón, podrían ser el Fuerte de Navidad. En el Segundo Viaje de Colón, según Herrera,¹⁸⁷ la flota llega ante el Puerto de Navidad el Miércoles 27 de Noviembre de 1493 y el Almirante recibe malas noticias de los indios venidos a bordo. El jueves 28, toda la flota entra en el Puerto y ve quemada la fortaleza; esto es posible, pues desde el embarcadero de Limonade se hubiese visto bien un pabellón construido sobre la Habitación Fournier de Varenne, en Roucou. Colón desembarcó y no encontró a nadie que le informase de lo sucedido; entró con los botes en un río y mandó limpiar un pozo que había ordenado hacer en la fortaleza, en el que no encontró nada, pero en los alrededores se hallaron ropas de cristianos y cerca del fuerte, ocho cristianos enterrados, reconocibles por la ropa.¹⁸⁸

Según este texto,¹⁸⁹ el Fuerte de Navidad no estaba en la orilla de Caracol puesto que había que remontar un río para poder llegar a él, y cuando nos aproximamos a estos lugares en ruinas encontramos las orillas de la Fossée, cuya desembocadura, sin duda, ha avanzado hacia el mar, como toda la costa, alejando el fuerte de la orilla; es imposible no reconocer en estas ruinas el Fuerte de Navidad.¹⁹⁰ Una sola cosa puede objetarse y es que el historiador cita un fuerte construido de madera y los cimientos de éste son de “piedra aiman” y de ladrillos de grandes dimensiones (el propio Moreau cita que tiene uno con algunas marcas, tomado en el lugar), pero el fuerte de madera podía estar en un lugar del que dice Herrera que fue abandonado por Colón el 7 de Diciembre de 1493 por no ser bueno el terreno ni haber materiales para construir y por el recuerdo del asesinato.

¹⁸⁶ *Ibíd.* pág. 213. .Datos erróneos procedentes de una lectura insuficiente y única del texto de Herrera.

¹⁸⁷ *Ibíd.* pág. 213.

¹⁸⁸ *Ibíd.* Moreau se empeña en que el Fuerte de Navidad está ahí, porque lo dice Herrera, quien se había limitado a copiar las páginas de Las Casas, igual que Fernández de Oviedo.

¹⁸⁹ *Ibíd.* 214.

¹⁹⁰ *Ibíd.* No ceja Moreau en su idea de que los treinta y nueve hombres se dedicaron a terminar el Fuerte de madera sobre cimientos de ladrillo. En ninguna parte del Primer ni del Segundo Viaje se dice que se construyese algún horno para hacer ladrillos, ni siquiera, que se hiciesen adobes.

Es un hecho el que los tainos tenían vasijas y figuras religiosas de tierra cocida y, suponiendo que no usaban ladrillos, los españoles pudieron hacerlos con arcilla cociéndolos como los indios hacían con sus vasijas, construyendo así la base del fuerte. Tomar piedra de la “Morne Bekly” no era una dificultad¹⁹¹. De los ochenta “carreaux” vendidos por Destouches a Fournier de la Chapèlle, y en toda la extensión en la que está la tumba y el fuerte, apenas está cultivada la cuarta parte con caña de azúcar. Seis u ocho carreaux proporcionan verduras del país durante la estación de las lluvias, pero la toba arcillosa de la sabana se encuentra a pocas pulgadas de profundidad. En ella, el terreno no produce más que acacias y “grategalles”.

Colón estaba obligado a buscar un lugar para el fuerte, que fuese algo elevado, descubierto, con agua dulce cercana, y sin posibilidad de construirlo más cerca de la mar, pues en la llanura fangosa cercana a la orilla, el suelo es una turba salina que se reduce a mantillo en cuanto entra en contacto con el aire, deshaciéndose. Allí se han producido incendios espontáneamente más de una vez; también hay este tipo de turbas en el borde de la mar y especialmente en la Habitación Chastenoye, en QuartierMorin.

Hay tres cuartos de legua desde la punta occidental de la bahía de Limonade hasta la aldea del embarcadero del mismo nombre que se encuentra situado casi Norte Sur con la Iglesia. Está a diez leguas y 1.400 toesas de la Grande Rivière. En el embarcadero de Limonade, la diferencia de alturas entre la mayor marea de Julio, tras el plenilunio que sigue al solsticio de verano y la más baja es de unos dos pies.

*“...Creo que el nombre de Limonade le debe venir del español limón, pues este árbol fue muy abundante en el llano de Limonade y de Quartier Morin, la parte más rica de la zona Norte. Sin embargo, apenas hay ya, y se encuentra con dificultad, teniendo que comprarlos en Cap Français.”*¹⁹²

¹⁹¹ Ignoro si la tierra de la Morne Becly podría servir para hacer ladrillos, pero, en cualquier caso, me parece que el yacimiento estaba demasiado lejos, aunque Moreau no viese dificultades en ello.

¹⁹² *Ibíd.* pág. 221.

- Parroquia de Saint-Louis du Quartier Morin¹⁹³

Está separada de la Parroquia de Limonade, al Leste, por la Grande Rivière, que desemboca unas 400 toesas aguas abajo de la aldea de la Tannerie; al Sur limita con la de Santa Rosa, al Oeste con la de la Petite Anse, siguiendo las crestas hasta conectar con la Rivière Haut du Cap y allí, hasta la desembocadura de éste.

Tiene unas cuatro leguas de Norte a Sur y legua y media de Leste a Oeste, con uno de los mejores suelos y las más altas producciones agrícolas en calidad y en cantidad. En ella se encuentra una pequeña cadena de montículos de Suroeste a Noroeste que termina en una colina de 800 por 400 toesas, llamada la “Morne Pelé” por su aridez y que es una mina de hierro no magnético. El terreno al sur de la “Morne Pelé” es menos fértil, aunque, a lo largo de la Grande Rivière son muy fértiles por estar cerca del lecho y más alejados de las colinas, con menor velocidad de la corriente, que pronto abandona las gravas y guijarros y deposita más limo.

Al igual que la zona de Limonade, los cambios de lecho e inundaciones de la Grande Rivière y la naturaleza del suelo que forma la llanura de Quartier Morin, son similares. La Petite Rivière de Quartier Morin de apenas 3.000 toesas es una infiltración de la Grande Rivière. Debido a los destrozos causados por los desbordamientos, en 1787 fue ordenado su encauzamiento recto desde la Tannerie hasta la Habitación Gradis, mediante fuertes diques.

La costa, en el Norte, requiere algunos comentarios.¹⁹⁴ Comienza en la orilla Oeste de la desembocadura de la Grande Rivière. A 430 toesas al Oeste está la de la Petite Rivière de Quartier Morin. A cualquier distancia a poniente de esta desembocadura se puede observar cuanto trabaja la mar en esta zona, pues cada día las dunas arenosas en las que se reconoce el limo de la Grande Rivière se elevan del fondo de las aguas y extienden el dominio terrestre uniéndose a la orilla por nuevos aterramientos. Con esa rapidez, no pasarán muchos años sin que la cadena de arrecifes que hay ante la playa venga a quedar unida por elevación de los fondos marinos con los aterramientos que se producen cada día. Hay 610 toesas desde la desembocadura de la Petite Rivière de Quartier Morin hasta el embarcadero de la Habitación Chastenoye, todo rodeado de terreno pantanoso y anegado con la marea alta, en el

¹⁹³ *Ibíd.* pág. 234.

¹⁹⁴ *Ibíd.* pág. 241.

que se puede llegar a encontrar alguna salida con marea baja. Hoy se llama a esto “Grand Carenage”.¹⁹⁵

Hay otra media legua hasta la desembocadura del Barranco de Mapou, también llamado de Quartier Morin y del embarcadero de la Petite Anse. Este Barranco es otra infiltración de la Grande Rivière, a unas tres leguas de su desembocadura, en la Habitación Gradis. A 190 toesas del Mapou hay un estero distinto del otro que hay a 200 toesas de la aldea del embarcadero de la Petite Anse. Éste está a 1500 toesas de la barca de paso al Cap, muy bien situado, pero es muy insano por estar situado en un pantano rodeado de manglares.

*Se reconoce un terreno similar al lugar principal del reino de Guacanagarí, el cacique bienhechor de Colón, que ofreció a Colón que se quedase en sus estados, en el reino de Marien. El gran pueblo en que habitaba, aunque los historiadores españoles lo llamaban villa, estaba frente al lugar donde hoy está la villa de Cap, al Oeste de Puerto Real o Caracol y de Limonade, al extremo de la gran campiña que luego se llamó, según otros autores, Vega Real. Con estos indicios es imposible no reconocer el sitio de la aldea del embarcadero de la Petite Anse. En el largo pantano que bordea la costa desde Limonade hasta Cap, este punto es el único en el que se podría construir una habitación. Así la capital de un jefe con doscientos mil súbditos y que se hacía obedecer desde Monte Christi hasta la Mole ha sido reemplazada por un caserío que no cuenta un siglo.*¹⁹⁶

Por lo demás, todo prueba que esta zona, sus alrededores y las diferentes partes del Quartier Morin han sido habitadas desde mucho tiempo atrás por los indígenas, pues se encuentran enterramientos, groseros pero ingeniosos utensilios, ídolos horripilantes pero muy artísticamente trabajados. En la Habitación Duplaa, al abrir fosas para la caña de azúcar, se han encontrado restos humanos, pertenecientes a esta raza desaparecida.

- Parroquia de Cap Français¹⁹⁷

Capital geográfica, económica y comercial de Haití. Los arrecifes que nacen en la Bahía de Port-Dauphin llegan hasta los pasos de Cap, obligando a los barcos a

¹⁹⁵ *Ibíd.* pág. 242.

¹⁹⁶ *Ibíd.* pág. 244.

¹⁹⁷ *Ibíd.* pág. 294.

mantenerse a unas tres leguas afuera, esperando el momento propicio para virar al Sur y llegar al fondeadero de Cap.

El promontorio situado al Oeste de la ciudad¹⁹⁸ fue denominado Cabo Santo o Punta Santa en el Primer Viaje, en Diciembre de 1492, mientras que otros aseguran que fue llamado Cabo Francés. Otros autores le han llamado Cabo Guarico, como contracción de Guacanagarí, cacique de Marien, lo que permite suponer que esa era la capital.

“Según esta opinión,¹⁹⁹ sería imposible mantener los hechos históricos tal y como los describen Oviedo, Herrera o Hernando Colón tratando de encajarlos con la palabra Guarico. Si Guacanagarí hubiese habitado en el lugar que hoy ocupa la Ville du Cap, Colón no habría ido a Caracol sino a la bahía de Cap, y no habría construido el Fuerte de Navidad en los límites de Limonade, a cuatro leguas de la Villa del cacique; cuando sucede el naufragio, a una legua de la otra carabela, fondeadas las dos en Caracol, no habría enviado aviso al cacique, a legua y media, para dar noticia del accidente, estando a seis mil toesas. El cacique residía pues, más al Leste; es igualmente imposible suponer que éste viviese más cerca de Cap que de la aldea de la Petite Anse. Además, la palabra Guarico, que es verdaderamente india, puede aplicarse igual a la ciudad, que a todo el territorio o al promontorio. Y también hay en Venezuela con ese nombre, una aldea en la provincia de Maracaibo, cerca de la ciudad de Turcuyo así como un río de cierta entidad.”²⁰⁰

“El puerto tiene una entrada de unas 500 toesas, entre la cadena de arrecifes y el monte Cap. Para entrar, los barcos se dirigen a Punta Picolet, aproximadamente entre 300 y 100 toesas, virando a babor y pasando entre la Punta Picolet y el arrecife llamado la “Coque-Vieille”, lo que parece indicar la existencia de un naufragio. En seguida se divide en dos pasos: el derecho, más cercano a tierra, se llama “Petite Passe” y es el más estrecho; el otro es el llamado “Grand Passe”. La separación entre ambos pasos la forman dos bancos, el “Grand Mouton” y otro, mucho más pequeño, llamado el “Corne du Mouton”, situado al Leste del primero casi tocándolo en el extremo Sur. Entre el “Grand Mouton” y la

¹⁹⁸ Ibíd. pág. 296.

¹⁹⁹ Ibíd. pág. 297.

²⁰⁰ Ibíd. pág. 297. Otra curiosa especulación de Moreau sobre filología taína.

prolongación de la “Coque-Vieille” hay otro banco, llamado el “Petit Mouton”. El Grand Passe está entre éste y el Grand Mouton”.

“Se tome el grande o el pequeño de los pasos, se llega a un punto a 400 toesas del Grand Mouton, donde comienza el fondeadero, en el que hay otro pequeño bajo llamado la Trompeuse, que está a unas 800 toesas de tierra. El fondeadero se alarga porque el bajo “Bellier” que está al Sur de la Trompeuse se separa de éste. Los pasos están señalados por banderas rojas. La entrada es verdaderamente peligrosa y allí se han perdido muchos barcos pues la mayoría de los escollos velan en baja mar”.

“La Coque-Vieille va de Noroeste a Sureste hacia el arrecife de Bellier, que corre de Leste a Oeste, y cuyo borde Sur forma el costado Norte del Paso de Limonade. Entre la Coque-Vieille y el Billard está el Paso de los Normandos”.

*“El fondeadero de Cap es bueno, aunque la mar es muy fuerte cuando hay viento fuerte, sobre todo los Nortes. Los viejos marinos aseguran que antes era más tranquila, cuando los arrecifes eran más altos y, a veces, incluso tenían algún manglar encima. Muchos han desaparecido, explotados para leña y para obtener cal para la construcción”.*²⁰¹

La rada puede admitir un buen número de barcos pero está empezando a cegarse y desde 1770 parece ser que ha perdido once pies de fondo debido a los arrastres de La Grande Rivière que son llevados hacia la rada, igual que sucede con los vertidos de la Gallifet y del Barranco du Cap, seco todo el año pero que transporta enormes masas de tierra en la estación de las lluvias. Aunque está bastante lejos de Cap, la costa de la Habitation Chastenoye²⁰² se utiliza frecuentemente como carenero.

²⁰¹ *Ibíd.* Una vez más la queja de la destrucción de los arrecifes para obtener cal para la construcción a costa de destruir la autodefensa de la rada formada por las escolleras naturales.

²⁰² MOREAU, M. L. (1984). *Op. Cit.* El hecho de tener una costa bien aplacerada y, además, defendida de la marejada por la línea de arrecifes que deja totalmente en calma las aguas cercanas a la playa, es una extraordinaria ventaja para instalar un carenero que permita “dar monte” a los barcos y ser tumbados sobre la arena para reparar.

4. Consideraciones sobre la edafogénesis de la zona litoral

Colón describe el litoral cercano al punto de varada diciendo: *“toda aquella costa se corre Norueste-Sueste y es toda playa, y la tierra muy llana hasta bien cuatro leguas la tierra adentro”*²⁰³. De las palabras “es todo playa” parece deducirse que no había manglar, ni siquiera marisma, ateniéndonos a la expresión; Colón había navegado lo suficiente por la costa africana de Guinea para haber visto manglares y distinguirlos de la vegetación arbórea que en algunos puntos del litoral puede llegar hasta muy cerca del agua e, igualmente, no iba a confundir la playa de arena que es cubierta en parte por el agua de la mar en cada flujo y reflujo, por muy pequeña que sea la amplitud de marea, que no es tan pequeña. Colón, que, según la mayoría de los comentaristas, era un hombre mediterráneo, había visto mil veces litorales con mareas de amplitudes insignificantes en el mar en el que se crió y aprendió a navegar.

Es posible que la costa fuese un poco más elevada, con un gradiente de playa más alto y que hubiese algunas pequeñas zonas, de metros tan sólo, en los que estuviese empezando a formarse el manglar; no tenemos ningún elemento de referencia que nos permita intuir cuando comenzó la brutal transformación geomorfológica bajo la cual pretendemos encontrar la paleobahía; quizá estamos pensando que todo se debe al miniproceso glacial de los siglos XIV al XVIII de Europa, pero no hay nada que nos impida suponer que este proceso de progradación de la costa y su consecuencia la edafogénesis del manglar podría haber comenzado siglos antes, aunque no muchos, por la forma del hábitat y el modo de vida de los tainos, que no hubiese sido posible.

Porque existir, existía esa marisma, quizá incipiente, pero presente en la costa y que es citada en varias ocasiones tanto por Colón, como por el Doctor Álvarez Chanca. Por ejemplo, Colón dice *“porque aquel no era puerto a su voluntad”*,²⁰⁴ pero, sobre todo el Doctor dice: *“mirando la tierra por la costa fasta que llegamos a un poblado donde había siete u ocho casasque los que viven a la marina es maravilla cuan bestialmente edifican, que las casas en derredor tienen tan cubiertas de yerba o de humedad.....hallamos muchas cosas de los cristianos e un ancla de la*

²⁰³ COLÓN, C. (2006). 4 Enero 1493.

²⁰⁴ *Ibíd.* 2 de Enero de 1493.

nao quel Almirante había allí perdido el otro viaje”,²⁰⁵ insistiendo en ese detalle de la humedad y la miseria entre hierbas en varias ocasiones. Con respecto a este mínimo núcleo de población, más tarde trataremos de relacionarlo con los hallazgos arqueológicos del Doctor Hodges, que se estudiarán en su apartado.

Estas dos citas, que son de testigos presenciales, aunque Colón esté trasladado por Las Casas, son significativas y hay que pensar, como en otras muchas ocasiones, que las metáforas colombinas siguen presentes y la frase “*toda esta costa es playa*” no se traducía en una realidad de kilómetros de arena en contacto con la mar, por lo que hay que pensar, que allí había una marisma en formación en la que malvivían algunas familias indias en chozas de ramaje mezclado con la vegetación herbácea propia de la zona, y en unas condiciones de primitivismo y miseria que no parecen concordar con las descripciones del poblado de Guacanagarí, tan bien ordenado y compuesto; cuando Colón nos habla de bosques, al parecer no muy espesos, dice: “*donde lo llevó a ver unas verduras de árboles junto a las casas, y andaban con él bien mil personas, todos desnudos*”.²⁰⁶ Aunque lo de las 1.000 personas sea otra metáfora de Colón, y sólo fuesen la mitad, quinientas personas abultan mucho, aun cuando no lleven más que la buena intención de estar cerca de su rey y del Almirante, por lo que no se habrían podido mover con una cierta facilidad por la línea de costa, cerca de la orilla, si hubiese existido el manglar, tal y como lo hay hoy.

También en el Segundo Viaje existe la reiteración de que el Puerto de la Navidad no era bueno para intentar el asentamiento: así refiere el Doctor Chanca lo que Colón dijo a Guacanagarí: “*que quería ir a habitar allí con él e quería facer casas y él respondió que le placía pero que el lugar era muy húmido, e tal era él por cierto*”²⁰⁷. Es más, se deja encargado a los que se quedan en el Fuerte de la Navidad que busquen otro asiento²⁰⁸. Con mejores o peores palabras se repite que el Puerto, o Villa, o lugar de la Navidad, no tenía nada de bueno, y que había sido escogido con bastante premura y bajo la influencia episódica de varios factores, en un lugar bastante pantanoso, al parecer, lo que nos lleva a situarlo en un estuario en formación, seguramente, la desembocadura del Grande Rivière du Nord, con orillas

²⁰⁵ ÁLVAREZ CHANCA, D. (1984) *Carta al Cabildo de Sevilla* CO.DO.DES. Cap.12. Madrid.

²⁰⁶ COLÓN, C. (2006). Op. Cit. 26 de Diciembre 1492.

²⁰⁷ ÁLVAREZ CHANCA, D. (1984). Op. Cit. Cap. 13.

²⁰⁸ COLÓN, C. (2006). Op. Cit. 2 de Enero de 1493.

sin consolidación, pero que para las canoas de los indios era más que suficiente, pues, lo más probable sería que raras veces las canoas quedasen a flote sino que, con un pequeño esfuerzo, serían puestas en seco. Todo situado a casi tres kilómetros al interior, en las inmediaciones del Pont Paroise, según la teoría del Profesor Demetrio Ramos.

Estas marismas que fueron avanzando a la par que la progradación de la costa han provocado unos procesos edafológicos que es preciso tener en cuenta a efectos de valorar las posibilidades de conservación de los restos.

Los suelos de aluvión en los bordes marinos, como los manglares y los polders, son depósitos finos, ricos en arcillas y en materia orgánica entre un 5 y un 10 %. La progresión del depósito de aluviones, al ir reduciendo la capa de agua salada produce una desalinización y, también, una oxidación de los sulfuros, apareciendo ácido sulfúrico que puede provocar una fuerte acidificación de los suelos. Estos suelos con “sulfatoreducción,” pueden derivar a una forma “reducida”, con evolución anaerobia y maloliente, o bien, a una forma “oxidada”, con aireación superficial, como consecuencia de lluvias o mareas. En este caso se produce, además de la desalinización, un paso de sulfuros a sulfatos. Se libera ácido sulfúrico que acidifica fuertemente el suelo, salvo que el medio se encuentre tamponado por carbonato cálcico, en cuyo caso, el suelo es resistente a la acidificación y va tomando poco a poco un color pardo, evolucionando hacia el tipo de suelo denominado “tanne”, o manglar desecado.²⁰⁹

Creemos encontrarnos ante un suelo con una abundante aportación de carbonato de calcio debido a la presencia de los arrecifes que van siendo sumergidos por el aluvión hasta destruirlos como tales; esta fuente permanente de carbonato cálcico habría compensado la acidificación y, por tanto, la destrucción total de los restos de madera. Ha de añadirse a lo anterior la sospecha de que la expansión del manglar sobre la zona objetivo de este estudio parece bastante moderna: la forma desarrollada ha sido la “avicenia nítida”, que es la forma menor del manglar, de raíz trepadora y con neumatóforos, y sin que, en ningún momento alcance una densidad elevada, sino, más bien, una distribución bastante rala. Es decir, que si toda la teoría

²⁰⁹ Brevísima relación del muy complejo proceso edafogenético que se desarrolla en un manglar y que me fue proporcionado por el Profesor Alías y sus técnicos de la Cátedra de Edafología de la Universidad de Murcia.

edafológica es cierta, los restos que puedan quedar de la obra viva de la “Santa María” podrían estar bastante bien conservados, pues la madera no habría sido destruida por las reacciones ácidas del manglar y, a su vez, los restos de esa reacción ácida parecen impedir la presencia de la “broma”, o sea, del “Teredo Navalis”, el terrible gusano xilófago.

CAPÍTULO IV

ESTUDIO ASTRONÓMICO, HIDROGRÁFICO Y METEOROLÓGICO DE LOS DIAS 24 Y 25 DE DICIEMBRE DE 1492

- 1. Situación astronómica. Efemérides.**
- 2. Situación histórica del calendario juliano.**
- 3. Efemérides del día 25 de diciembre de 1492.**
- 4. Datos hidrográficos de la costa norte de la Isla Española.**
- 5. Los derroteros**
- 6. Estimación meteorológica**

CAPÍTULO IV

ESTUDIO ASTRONÓMICO, HIDROGRÁFICO Y METEOROLÓGICO DE LOS DÍAS 24 Y 25 DE DICIEMBRE DE 1492

En la descripción de la última noche de la “Santa María” dice S.E.Morison: “en la desfalleciente luz de una luna nueva poniente”.²¹⁰ Unos párrafos más adelante dice que Juan de la Cosa “ordena al timonel que gobierne por una estrella”²¹¹ añadiendo después que “en el mismo momento en que la ampollita molía por segunda vez en esa guardia, la “Santa María” se deslizó sobre un arrecife de coral inclinado tan suavemente que nadie se despertó”²¹².

1. Situación astronómica. Efemérides de los días 24 y 25 de Diciembre de 1492

De la lectura del “Diario”, o de la “Historia de las Indias”, incluso, de la “Historia del Almirante”, no puede deducirse en ningún momento la edad de la Luna, pues, sorprendentemente, no hay más que dos citas sobre el satélite a lo largo de siete meses de viaje: una, el Domingo 18 de Noviembre de 1492, cuando en el Puerto del Príncipe, en la costa de Cuba, Colón escribe sorprendido “que la mar creçe y descreçe allí mucho más que en otro puerto de lo que por aquella tierra haya visto, y que no es más maravilla por las muchas islas, y que la marea es al revés de las nuestras, porque allí la luna al suduestequarta del sur es baxamar en aquel puesto”²¹³. La otra es el 13 de Enero de 1493, cuando habiendo decidido el regreso a España, aunque todavía seguía por la costa norte de la Española arrumbando a levante y tratando de continuar descubriendo, se encontraba, probablemente, en Puerto Sacro, en el Golfo de Samaná, al que Colón denominó Golfo de las Flechas. “Quería observar en que parava la conjunción de la Luna con el Sol, qu’esperava a

²¹⁰ MORISON, S.E. (1945). *El Almirante de la Mar Océana*. Buenos Aires. Pág. 370.

²¹¹ *Ibíd.* pág. 372.

²¹² *Ibíd.* págs. 372 y 373.

²¹³ COLÓN, C.(2006). *Diario*. 18 de Noviembre de 1492.

17 d'este mes, y, la oposición d'ella con Júpiter y conjunción con Mercurio y el Sol en opósito con Júpiter, que es causa de grandes vientos”²¹⁴.

No puede comprenderse que no se hiciesen observaciones sobre la Luna, salvo que estuviese muy nublado: la Luna no era sólo un astro al que se le achacaban determinados efectos plenamente imaginarios en las conjunciones y oposiciones, sino que, en esta época y a pesar de la influencia de la Iglesia, aun arrastraba el sentido astrológico que había tenido durante siglos. Quizá, a Fray Bartolomé le parecían cuestión de superstición las simples anotaciones sobre las fases o el aspecto del satélite.

Pensé que S.E.Morison había calculado las lunaciones hacia atrás para poder describir “esa desfalleciente luna poniente”, pero olvidó un detalle fundamental en el cálculo de efemérides en calendarios antiguos. El actual Calendario Gregoriano entró en vigor el 4 de Octubre de 1582 y Morison olvidó que Colón vivió siempre en el Calendario Juliano.

2. Situación Histórica del Calendario Juliano

A lo largo de los siglos XIV, XV y XVI se venía notando el desplazamiento de las fechas de la Pascua con respecto a los plenilunios, por lo que el Papa formó un grupo de astrónomos y expertos que hallaron una diferencia de diez días en las fechas pascuales, acumulada a lo largo de catorce siglos. El ajuste, en realidad, era eclesiástico, y, más exactamente, católico, pues la anglicana Inglaterra ya se había separado de Roma; pero la trascendencia de ese cambio de fechas era decididamente universal al ordenarlo el Papa con sus Estados Pontificios y acatarlo inmediatamente los mil principados, ducados, etc. que poblaban Italia.

Al aceptarlo de inmediato España y Portugal, la norma daba la vuelta al mundo al entrar en vigor en los respectivos Imperios, más aún, estando unidos como lo estaban en aquellos momentos por haber heredado Felipe II de España el Trono portugués tras la desaparición del Rey Don Sebastián en la Batalla de Alcazarquivir; la Casa de Austria lo hizo efectivo en gran parte del Imperio no español, desde Flandes hasta Hungría, en las zonas de influencia católica, aceptándolo Francia igualmente. Los Estados Luteranos del Imperio fueron aceptándolo poco a poco, pero

²¹⁴ *Ibíd.* 13 de Enero 1493.

Inglaterra no lo hizo hasta el año 1700 y Rusia, hasta 1919, razón por la que la Revolución de Octubre sucedió en Noviembre. Su expansión por África y Asia estuvo basada en la fuerza que pudiesen hacer las colonias inglesas, francesas y holandesas en unas poblaciones que ignoraban, en general, la existencia y utilidad del Calendario.

Se decretó que el cambio de fecha se haría el 4 de Octubre de 1582, día al que seguiría el 15. Se da la circunstancia curiosa de que, por puro azar, el 4 de Octubre de 1582 falleció Teresa de Cepeda y Ahumada, que fue enterrada al día siguiente, 15, fecha que quedó como Festividad de Santa Teresa de Jesús, tras los procesos de Beatificación y Canonización.

Para rehacer la fecha del 25 de Diciembre de 1492 (juliana) hay que llevarla al 3 de Enero de 1493 (gregoriana), tras añadirle los diez días de corrección y restar el otro día de corrección correspondiente al año 1500 (año bisiesto juliano pero no gregoriano) que sólo conservó las fechas seculares múltiplos de cuatro en sus dos primeras cifras.

Corregido el Calendario y comprobado que no se habían alterado los días de la semana, se procedió a aplicar el método de las epactas para calcular la edad de la Luna. El número áureo del año 1493 es el 12, el mismo del año 1987, por lo que las fases de la Luna de esos dos años son iguales, lo cual se traduce en que el día 3 de Enero la edad de la Luna era 14, o sea, plenilunio. Morison no había aplicado el cambio del calendario, y de ahí, su “Luna nueva poniente”.

Para tener la seguridad de que los cálculos relativos a horas de orto y ocaso del Sol y la Luna y los horarios y amplitudes de las mareas eran los correctos, le pedí a la Cátedra de Astronomía y Geodesia de la Facultad de Matemáticas de la Universidad Complutense de Madrid que los realizase, y, de esta manera, los Profesores D. Miguel Sevilla de Lerma y D^a Carmen del Toro me proporcionaron numerosísimos datos que quedan resumidos en las tablas siguientes.

3. Efemérides del Sol y de la Luna el día 25 de Diciembre de 1492.

SITUACIÓN DEL LUGAR	72°10' W 19°45'N
DIA 25 DE DICIEMBRE DE 1492	
FECHA JULIANA	2266370,0 a 12 horas T.U.
DIFERENCIA DE LONGITUDES	
ENTRE SOL Y LUNA	-183,32
POSICIONES RELATIVAS	Oposición a 13h 23m 12s.
EDAD DE LA LUNA	14
HORA CIVIL ORTO SOL	6h 38m 55s.
HORA CIVIL OCASO SOL	17h 32m 37s.
HORA CIVIL ORTO LUNA	16h 56m 12s.
HORA CIVIL OCASO LUNA	4h 21m 12s.

4. Datos Hidrográficos

MAREA MÁXIMA DE EQUILIBRIO

Régimen predominante semidiurno con pleamares y bajamares de distinta altura ($R=0,5$).

Establecimiento de Puerto	8h 43m
Unidad de Altura	0,15

ALTURAS CALCULADAS SOBRE EL NIVEL MEDIO DEL OCÉANO

Día 24 Segunda bajamar	a 21h 25m	h= -13,58 cm.
Día 25 Primera pleamar	a 4h 25m	h= +54,75 cm.
Día 25 Primera bajamar	a 10h 40m	h= + 0,93 cm.
Día 25 Segunda Pleamar	a 16h 10m	h= +37,00 cm.

Con los datos anteriores se ha construido la curva de mareas y horarios (Figura n°47).

5. Los Derroteros

Los Derroteros son publicaciones oficiales periódicas de la Autoridad Marítima en las que se vienen recogiendo desde el siglo XVIII millones de datos de las costas que sirven para facilitar la navegación en sus cercanías. En sus páginas figuran los vientos terrales y las brisas con sus horarios, fuerza y dirección y cómo influyen, o son influidos por otros fenómenos; las direcciones de las ramas de las corrientes, sobre todo cuando hay barreras arrecifales, que pueden ser cambiantes ante la presencia de vientos de determinada dirección o de la situación de la marea. Todos esos datos, completamente pormenorizados para cada segmento de costa y fruto de innumerables observaciones son tan importantes como la carta náutica y, a veces, más.

Dadas las fechas en que se desarrolló la odisea Colombina, se pretende ofrecer una panorámica de la meteorología con la que podría haberse encontrado Colón mediante los Mapas diagramáticos correspondientes a los meses de Agosto a Enero acerca de los aspectos más importantes de los principales factores meteorológicos, tales como:

- Corrientes predominantes y su constancia (Mapas n° 47 y 48).
- Marejadas, su fuerza, frecuencia y dirección (Mapas n° 49 y 50).
- Isobaras de Octubre y Enero (Mapas n° 51 y 52).
- Vientos, su fuerza, frecuencia y dirección (Mapas n° 53 y 54).

En nuestro caso, los Derroteros consultados, correspondientes a los años 1810, 1863 y 1890 indican que, en todas las Antillas, las mareas son débiles, siendo las mayores las de la costa Norte de la Isla Española, con un valor máximo de 1 metro, aunque se han dado algunas mareas excepcionales en Puerto Delfín, a unas doce millas a Levante del lugar de la varada, con 1,60 metros y condiciones excepcionales de mar y viento. En la Bahía del Cabo Haitiano la marea se presenta procedente del Noreste.

La corriente general corre del E al W con unos valores de 0,5 a 0,6 nudos, virando una rama hacia el SE sobre el Placer de los Siete Hermanos, y que penetra en la Bahía. Todos los Derroteros coinciden en señalar numerosas y fuertes ramas de esta corriente entre los arrecifes de la Rada de Guarico y la Limonade, siendo especialmente violentas tras el cese de vientos del Norte o del Noroeste.

El Derrotero de 1890 cita que la brisa salta sobre las 11 de la mañana del NE o del ENE; el terral salta a la caída de la tarde del SE o del ESE. Los Nortes y Noroestes levantan mar gruesa en los canales de Guarico y, tras ellos, el terral es flojo o cesa.

Los vientos dominantes son el E (40%), NE (20%) y SE (15%); los vientos del N y del NW aun cuando sólo ocupan un 5% cada uno, son muy violentos entre Noviembre y Marzo. Los días de calma son un 4%.

La zona es de las menos castigadas por los huracanes, que ocurren especialmente entre Julio y Octubre. En los meses de Diciembre y Enero sólo están registrados el 3,4% de los huracanes.

6. Meteorología

Con respecto a la Meteorología, no hay más datos que los que ofrece el “Diario” en estas fechas: *“era calma muerta, con la mar como una escudilla”*²¹⁵, quizá, especular. La Luna estaba en Plenilunio, pero ¿estaba nublado, quizá, totalmente encapotado? El párrafo siguiente *“los bancos, puesto que fuese de noche, sonaban que de una grande legua se oyeran y vieran”*²¹⁶ es literal de Colón, pero encierra una contradicción total: si la mar estaba como una escudilla, es decir,

²¹⁵ COLÓN, C. (2006). 25 de Diciembre.

²¹⁶ *Ibíd.*

especular, poco ruido podrían hacer las insignificantes rompientes, de pocos centímetros de altura, estallando sobre las puntas de los arrecifes que no velan, y sin olvidar que, en la mar, el sonido se transmite de una forma totalmente distinta que en la tierra, y más, en la noche. Todo el mundo se ha asombrado alguna vez mientras contemplaba la mar siendo de noche, la enorme distancia a la que se ve faenando a un pequeño pesquero artesanal mientras se escucha el rítmico ruido de su motor Diesel.

Es de suponer que en el momento de la varada las voces y gritos de la tripulación serían más que suficientes para cubrir el poco ruido de las rompientes; con respecto a que se viesen, todo dependía del grado de nubosidad, pues bastaba una nubosidad mediana para hacerlas visibles, siempre que el trozo de guardia estuviese alerta en sus funciones, lo que no parece que estuviese sucediendo. Precisamente, Colón estaba siempre despierto para atender cualquier contingencia, visita de indios o necesidad de una maniobra, y en esta ocasión, cuando, según propia confesión, llevaba dos días y una noche sin dormir y decidió acostarse a descansar, fue cuando los demás se aprovecharon de su sueño para echar el suyo, dejando el gobierno de la nao en manos de un grumete.

CAPÍTULO V

ANÁLISIS DE LA CARTOGRAFÍA HISTÓRICA

1. La cartografía que conocía Colón

2. Martín Alonso Pinzón en Roma

3. El dibujo de la Española del Archivo de la Casa de Alba

4. El descubrimiento de la Isla Española

- El canal de la Isla Tortuga
- La varada
- Salida de la bahía
- El encuentro con la Pinta
- Los 45 días de “libertad” de Martín Alonso Pinzón
- El trazado de un parcelario de la Isla Española

5. El mapa de Juan de la Cosa

6. Cartografía histórica general

6.1. Mapas de los siglos XVI y XVII

- Sección del mapa de Juan de la Cosa
- Sección del facsímil Traynor del mapa de Juan de la Cosa 1892
- Andrés de Morales 1509
- Andrés de Morales 1516. Universidad de Bolonia
- Gastaldi 1548
- Islario de Alonso de Santa Cruz 1559
- Wytflied 1597
- Thorton Fischer 1689

6.2. Mapas de los siglos XVIII y XIX

- Frazier 1724
- Keulen 1734
- Puerto de Guarico c. 1740
- Le Rouge 1748

- Puerto de Guarico c. 1750
- Bellin 1750
- Guarico y Monte Christi. Solano 1776
- Ville du Cap. Bellecombe 1776
- La Plaine du Cap François 1786
- López 1788
- Cerquero 1794
- Dirección de Hidrografía 1802
- Guarico. 1818
- Norie, Londrés 1836
- Norie, Londrés 1846
- Dirección de Hidrografía 1865

6.3. Análisis de los mapas, planos y dibujos.

6.4. Otros mapas de los siglos XVIII y XIX

7. Mapas del siglo XX y XXI

CAPÍTULO V

ANÁLISIS DE LA CARTOGRAFÍA HISTÓRICA

Al estudiar cuanto rodea la búsqueda y localización de los restos de la nao “Santa María”, hay un elemento clave sobre el que reposa todo lo demás: la Cartografía. Sin ella, Colón no habría llegado a donde llegó, aunque no fuese el lugar que estaba buscando; sin ella, no habría podido darse cuenta de cómo era lo que acababa de descubrir y que tan poco se parecía a lo que esperaba; sin ella, no habría logrado regresar a España con bastante seguridad, a pesar de los problemas del tornaviaje, debidos más a la adversa meteorología que a la navegación en sí; sin ella, no se habría tenido la posibilidad de volver al mismo lugar y continuar los descubrimientos y, finalmente, sin ella, no se habría podido negociar con Portugal el Tratado de Tordesillas presentando los necesarios argumentos ante la Santa Sede.

1. La Cartografía que conocía Colón

En palabras del ilustre historiador y Capitán de Navío D. Cesáreo Fernández Duro, todo lo que rodea a Cristóbal Colón se encuentra en una nebulosa. En ella, nunca se ven claramente los perfiles, las formas, los límites de las cosas, empezando porque, a estas alturas, todavía hay polémicas sobre dónde y cuándo nació, dónde están los diarios de navegación de sus cuatro viajes y los mapas, parcelarios o no, que forzosamente tuvo que dibujar en sus periplos para informar a los Reyes de dónde había estado, lo que había descubierto y cómo se podía volver allí.

Siempre se ha discutido, y se seguirá discutiendo, si Cristóbal Colón era un marino o no; yo no creo que el joven Cristóforo Colombo fuese embarcado por su padre como aprendiz de marino, o sea, como grumete o algo parecido; soy más proclive a que embarcase de acompañante de familiares suyos o de otros comerciantes conocidos, socios de los negocios de su padre, en viajes por el Mar de Liguria y el Mediterráneo Occidental, en un aprendizaje de “agente comercial”, que diríamos hoy.²¹⁷ La indiscutible inteligencia, la viveza y la curiosidad ante cosas que nunca era posible ver en tierra, harían el resto. Largas navegaciones por cuenta de

²¹⁷ VARELA MARCOS, Jesús. (2005). *Colón y Pinzón, descubridores de América*. Valladolid. Caps. I y II.

Se ha escrito que la correspondencia entre Colón y Toscanelli fue un infundio de Hernando Colón para llevar la exclusividad de la idea de navegar a Occidente hacia su padre Cristóbal.²¹⁹ Se ha especulado con la Cartografía que podía poseer Colón y, quizá, en este punto debemos insistir acerca de algunas casualidades. Cuando Colón se casa en Lisboa con Felipa Moñiz de Perestrello, miembro de la baja nobleza portuguesa, Colón parece haber hecho un buen matrimonio pues le ha elevado de “menestral” cartógrafo, muy bien considerado, pero menestral, a miembro de la baja nobleza, baja, pero nobleza, lo que le permite cambiar de estamento, y, poco después, viajar a Porto Santo para establecerse allí. Allí, parece ser que simpatiza con su suegra que le hace entrega de documentación cartográfica que perteneció a su marido, suegro de Colón, ya fallecido.

¿Qué cartas náuticas, o “cartas literarias”, podría haber conseguido Colón? No parece, o, al menos, no hay noticias de que el suegro de Colón hubiese sido un osado navegante; si era marino profesional, su cartografía alcanzaría algunas cartas planas con la costa desde Lisboa hacia el Sur, cogiendo el llamado “Golfo de las Yeguas” y la situación de Madeira, Porto Santo, Desertas y Selvagens y, tal vez, La Palma y Tenerife de las Canarias; quizá, si en lugar de simple marino, también, hubiese sido armador y su campo de acción fuese algo más amplio, puede que tuviese cartas para poder llegar a todas las Canarias, pero, sobre todo, para llegar desde la costa portuguesa al Archipiélago de las Azores, que estaba empezando a ser poblado; incluso, podría tener alguna Carta de la Costa Africana. Mientras Colón residió en Lisboa parece ser que se dedicó a la copia y construcción de cartas, por lo que, además de las suyas propias, podría haber intercambiado con otros las correspondientes a Cabo Verde o a la Costa Africana.

Gonzalo Fernández de Oviedo, en su “*Historia Natural de las Indias*”²²⁰, Libro II. Capítulo II. Relata que un barco de Huelva fue arrastrado hasta las Islas del Caribe por una horrorosa tormenta de la que se salvaron muy pocos. Después de permanecer en alguna isla durante un tiempo, lograron regresar, alcanzando Porto Santo, y relatando su Capitán o Maestre, Alonso Sánchez, a Cristóbal Colón, que vivía allí, sus aventuras, entregándole sus papeles y muriendo a los pocos días. Estas noticias fueron recogidas también por Garcilaso de la Vega, el Inca, en sus

²¹⁹ ALTOLAGUIRRE Y DUVALE, A (1903). Op. Cit. Cap. IV y V.

²²⁰ FERNÁNDEZ DE OVIEDO, Gonzalo. (1959) Op. Cit, Libro II, Cap. II.

“Comentarios Reales”. Aunque el hecho puede ser posible y no le falta verosimilitud no existe ningún dato que lo avale, pero no deja de ser una información más para Colón, así como las cartas náuticas e información escrita que pudo intercambiar o comprar en sus viajes posteriores *“hasta la última Thule”*, puesto que *“Yo he andado veintitrés años en la mar, sin salir della tiempo que se haya de contar, y vi todo el Levante y el Poniente...”*²²¹. En cualquier caso, Colón sabía callar a tiempo y usar su información en el momento oportuno.

El que en cinco siglos de investigaciones no se haya conseguido encontrar o, al menos saber, qué cartas llevaban a bordo Cristóbal Colón, Martín Alonso Pinzón y Vicente Yáñez Pinzón en sus respectivos barcos nos conduce, indudablemente, a tener que suponerlas, a la vista de informaciones anteriores pero que, en ningún caso, dejan de ser especulaciones.

Por supuesto que había, y hay, pequeños periplos que no necesitan carta alguna, como el que recorren a diario o cada pocos días unos pescadores; o, en aquella misma época, los barcos dedicados al cabotaje entre puertos bien cercanos y que repiten y repiten la misma derrota para llevar, por ejemplo, sal para las salazones a aquellos lugares que no pueden instalar una salina debido a las formas del litoral, y, si estamos ahora mismo situándonos con la imaginación en el sur de España, pensemos en la distribución de las tres bendiciones del Mediterráneo, el cereal, el vino y el aceite, que, bien mirado, también cubren Portugal y llegan a Galicia. No hace tantos años, yo he conocido pescadores de la costa de Cádiz cuyo servicio meteorológico consistía en las boinas de nubes que hubiese sobre Gibraltar, Monte Hacho en Ceuta y el Pico del Aljibe en la Sierra de Grazalema: la aparición de coberturas de nubes en uno o varios de esos tres puntos y la dirección del viento les bastaban para saber hasta lo que iban a pescar. Esos barcos, mejor dicho, estos marinos, no necesitaban cartas ni nada que se les parezca, pues hacían una navegación de cabotaje en la que, simplemente, reconocían los puntos significativos de la costa, aprendidos desde niños a bordo de aquellos frágiles barquitos.

Pero otra cosa, muy distinta y muy seria, es haber convencido a los Reyes de Castilla y Aragón, y que estaban empezando a serlo de Toda España, de tener el secreto para llegar a la Especiería. Nunca sabremos qué contó Colón a los Reyes el

²²¹ COLON, C. (2006). Op. Cit. 21 de Diciembre.

20 de Enero de 1486, en aquella primera entrevista en Alcalá de Henares²²²; qué les volvería a repetir en todas y cada una de las entrevistas, no sólo con los Reyes sino con los personajes de la Corte, más o menos interesados en el tema y más o menos influyentes.²²³ La idea de viajar hacia Occidente hasta llegar a Oriente era algo que no entraba en todas las cabezas, por muchas explicaciones que se diesen en torno a una esfera y a unos mapas; llegar a esas “ínsulas” privilegiadas de las que se traían esos extraños frutos de olores y sabores sorprendentes, que hacían la felicidad de unos europeos que no tenían más que cuatro hierbas para adobar la comida, que servían para acicalarse y perfumarse, lo mismo mujeres que varones y que también proporcionaban remedio contra algunas enfermedades ¿No era como un sueño?

Hacia siglos que los árabes acercaban esos productos a la costa mediterránea de Levante, donde, poco a poco, los bizantinos fueron desplazados por italianos de distintas Repúblicas, sobre todo venecianos. Marco Polo no se conformó con llegar a ese límite eurasiático sino que siguió el camino y llegó a los orígenes de gran parte de esos productos. Las especias son un producto muy importante, pero junto a ellas están otros productos manufacturados, la mayoría, artículos de lujo, que van introduciéndose por el viejo Mare Nostrum, y, desde ahí, por toda Europa, a pesar de la permanente inestabilidad de toda la Región del Creciente Fértil, que, a la suya propia, debida a la configuración de Reinos y otras unidades políticas, se añade la que generó aquel gigantesco fracaso de Occidente que se llamó las Cruzadas. No debemos olvidar dos productos clave traídos de Oriente en aquellos siglos: la seda y el acero templado; con la pólvora hay dudas entre que fuese invento del monje Schwartz o que llegase desde China.

Entretanto, el pequeño y silencioso Reino de Portugal llevaba ya muchos años avanzando por la Costa de África y archipiélagos cercanos²²⁴, mientras que Castilla se conformaba con una soberanía a medias en Canarias. Portugal y Castilla firman en el verano de 1479 el Tratado de Alcáçobas, poniendo en claro lo referente a Canarias y Guinea, y en el que, entre otras muchas cosas, nada se dice de los viajes al Norte y

²²² VARELA MARCOS, J. y LEÓN GUERRERO, M.M. (2003). *El Itinerario de Cristóbal Colón (1451-1506)*. Valladolid. Diputación de Valladolid.

²²³ *Ibidem*.

²²⁴ Vide.”*Los portugueses en África*”, magnífica síntesis de la expansión portuguesa en MORALES PADRON, F. (1973). Op. Cit. Cap. II.6.

al Oeste, pero todo es ratificado por el Papa Sixto IV en la Bula “Aeterni Regis”, de 1481.

Sabemos que los tres Capitanes llevaban cartas porque “echaban el punto”, como se dice explícitamente el 8 de Agosto o el 19 de Septiembre²²⁵. Hay una anotación significativa en el “Diario”²²⁶ el 25 de Septiembre: dice que hubo mucha calma y tanto pudieron acercarse la “Santa María” y la “Pinta” que el Almirante y Martín Alonso iban hablando entre ellos de una Carta que Colón le había enviado tres días antes a la carabela, “*donde, según parece tenía pintadas el Almirante ciertas islas por aquellamar, y decía Martín Alonso que estaban en aquella comarca, y respondía el Almirante que así le parecía a él*”...Tras echarle la culpa a las corrientes, primero, y luego a los pilotos, por no haber medido bien lo andado, el Almirante le pidió la Carta para verla con su piloto y marineros y se la enviaron con una cuerda; a la puesta de sol, Martín Alonso le pedía albricias al Almirante porque decía estar viendo tierra...²²⁷

¿Qué Cartas de marear llevarían los hermanos Pinzón? No parece muy probable que llevase cada uno una copia de la de Toscanelli, primero, por el costo pero, sobre todo, porque la Carta de Toscanelli no sirve para navegar, debido a su escala.

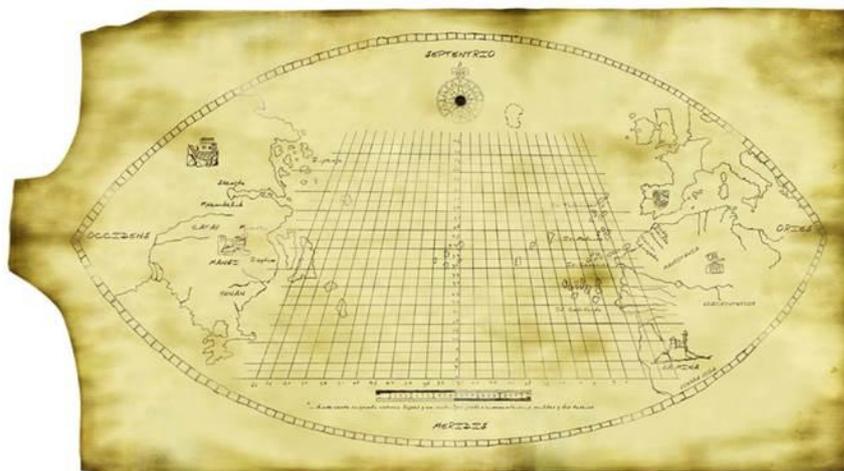


Fig. 2 (Mapa 58) Reconstrucción del mapa de Toscanelli por el profesor Doctor Varela Marcos y la Doctora León Guerrero en el Seminario Internacional de Descubrimientos y Cartografía. (2006)

²²⁵ COLÓN, C. (2006) 8 de Agosto y 19 de Septiembre.

²²⁶ *Ibíd.* 25 de Septiembre.

²²⁷ LEÓN GUERRERO, M. M.(2006) “Motines a bordo y en tierra en los viajes colombinos” en VARELA MARCOS, J. y LEÓN GUERRERO, M.M. *Cristóbal Colón y el Descubrimiento del Nuevo Mundo*.Diputación y Ayuntamiento de Valladolid. Págs. 385 a 406.

Me pregunto si Colón no habría hecho por su propia mano dos copias de una composición utilitaria de la de Toscanelli como base, añadiendo alguna información propia obtenida de aquellos viejos mapas que le había dado su suegra o de los papeles que le facilitó el piloto desconocido, junto con las instrucciones necesarias para reunirse en el caso de una separación forzosa durante el viaje.

Es muy probable que la Carta que llevaba Colón fuese la que figura en el Mapa nº 58, fruto de una laboriosa y detallada reconstrucción efectuada por el Profesor Varela y la Profesora León Guerrero y que se había visto obligado a mostrar a Martín Alonso para convencerle de las bondades del viaje y que le reclamaba su devolución ese día 25.

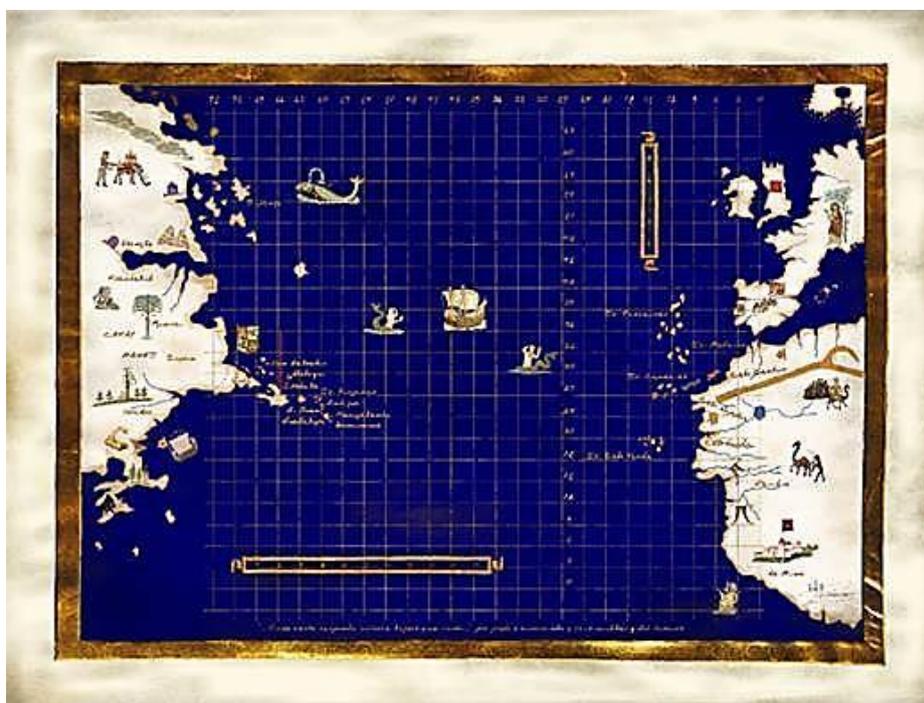


Fig. 3 (Mapa 57) Carta náutica de Colón según el Dr. Varela Marcos y la Dra. León Guerrero en el Seminario Internacional de Descubrimientos y Cartografía. Museo del Tratado de Tordesillas (Valladolid).

2. Martín Alonso Pinzón en Roma

En su libro “ *Colón y Pinzón, descubridores de América*”²²⁸, el Profesor Varela Marcos expone documentadamente cómo a través de las declaraciones de varios testigos en los Pleitos Colombinos se sabe que Martín Alonso Pinzón había

²²⁸VARELA MARCOS, J. (2005) *Colón y Pinzón, descubridores de América*. Valladolid. Cap. V, pág. 98 y sigs.

estado en Roma poco antes de su vinculación con Colón, pues había arribado al puerto de Ostia con un cargamento de sardinas, con seguridad, en salazón: tal y como cita el Dr. Varela, el testigo Pedro Alonso Ambrosio, entre otras cosas, declara que “...por mejor saber e tener noticias dellas, el dicho Martín Alonso fue a Roma, e traxo de allá las rrigiones e provinçias sacadas del mapamundi del Papa de un libro, de lo qual tomó aviso y fueron instruidos para la dicha navegación a Yndias e tierras del dicho mar Océano”.

Yo creo que Martín Alonso fue a Roma, como a otro puerto cualquiera para el que tuviese un buen flete. Este viaje debió efectuarse entre finales del invierno y principios de la primavera de 1492, es decir, cuando comienzan los tiempos bonancibles. Que sepamos, aún no había conocido a Colón, pero podría haber escuchado algo sobre sus planes al vivir en el área de influencia del Duque de Medinaceli, a quien, quizá, tuviese que pagar algún portazgo; también es seguro que tenía amigos entre los frailes de La Rábida. Incluso, podría darse el caso de que, sin ser amigos, se hubiesen conocido en las andanzas de Colón por el monasterio de la Rábida, a través del Duque o, tal vez, por las relaciones con la cuñada de Colón, Violante Moniz, casada con Miguel Muliart, y que vivían en Huelva.

A pesar de las promesas de Colón, hechas a los Reyes por escrito en la introducción del “Diario” en la que dice textualmente: “...y para esto pensé de escrevir todo este viaje muy puntualmente, de día en día, todo lo que yo hiziese y viese y passasse, como adelante se veirá. También Señores Príncipes, allende de escrevir cada noche lo qu’el día passare y el día lo que la noche navegare, tengo propósito de hazer carta nueva de navegar, en la que situaré toda la mar y tierras del mar oceano en sus propios lugares, debaxo su viento, y más componer un libro y poner todo por el semejante por pintura, por latitud del equinoccial y longitud del occidente; y sobre todo”²²⁹ ..., es decir, lo que pocos años más tarde, en 1512, se exigirá a todos los pilotos a partir de la creación del “Padrón Real”, o “Carta Magistral”²³⁰, ideados por Díaz de Solís y Vesputio en la Casa de Contratación.

Tras el Primer Viaje, el “Diario” lo conocemos gracias al extracto que hizo Fray Bartolomé de las Casas, no sabemos si sobre el original o si sobre el “traslado”

²²⁹“Diario”. “Introducción”

²³⁰ PULIDO RUBIO, José. (1923). *El Piloto Mayor de la Casa de Contratación de Sevilla*. Sevilla.

ordenado por los Reyes y que le llegó a Colón, por lo que Las Casas debió copiar del “traslado” pues el original debió, o debería, haber quedado en los Archivos Reales. A pesar de las prisas y reclamaciones de la Reina, la Carta de Marear no llegó nunca a la Corte, porque cuando Cristóbal Colón regresó y contó las increíbles nuevas de haber descubierto unas tierras desconocidas, no trajo consigo ni un solo mapa de aquellas tierras y, si lo trajo, no se lo enseñó a nadie. Y así, la única imagen que nos ha proporcionado el Primer Viaje es ese sencillísimo dibujo de la costa noroccidental de la Isla Española, perteneciente al Archivo de la Casa de Alba (Mapa nº 28) y que será detenidamente estudiado más adelante.

El hecho de que el primer mapa conocido que recoja los Descubrimientos de Cristóbal Colón allende los mares date de 1500 y esté firmado por Juan de la Cosa²³¹, no quiere decir que no hubiese más, probablemente, muchos más, pero aún no se ha dado con ellos. Juan de la Cosa utilizaría un buen número de parcelarios para poder componer tan monumental obra. ¿Dónde iría una buena parte de los Archivos de Don Juan Rodríguez de Fonseca? Con seguridad que no eran mapas en el sentido auténtico de la palabra, sino meros apuntes cartográficos, unas descripciones por escrito de un sector de la costa, con algunos topónimos y, en el mejor de los casos, un breve esbozo del litoral con un tronco de leguas y algún rumbo de referencia. Esos mapas existieron y, tal vez, existan aún, perdidos en archivos desconocidos, donde nadie va a buscarlos porque no guardan la menor relación con Colón, o con los Descubrimientos y la gestación de la Epopeya de América; eso, si es que no fueron utilizados como encuadernación de otros libros, sobre todo, si estaban dibujados sobre pergamino, como sucedió con el Padrón Real de 1529, de Diego de Ribero, o el conocido como “Portulano de Valladolid”, analizado por el Profesor Varela, y que podría ser de mano del propio Colón, con fecha cercana al año 1500.

3. El dibujo de la Isla Española del Archivo de la Casa de Alba

Este dibujo (Mapa nº 28), es atribuido a Cristóbal Colón, aunque algún comentarista lleva su autoría a su hermano Bartolomé Colón, creo que sin el menor fundamento sólido. Este mapa es considerado apócrifo por algunos estudiosos, dicen otros estudiosos, pero yo no he encontrado una cita por escrito y firmada que dé las

²³¹ VARELA MARCOS, J. (coord.) (2011) *Juan de la Cosa. La Cartografía Histórica de los Descubrimientos Españoles*. Sevilla.

razones en las que se basa esa apocrifidad. Otra razón esgrimida en favor de la apocrifidad es lo que se llama la “rocambolésca” historia de su llegada a las colecciones de los Alba, pero nada ni nadie explica por qué la llegada fue una aventura calificada de tal. Al menos, en el libro de la Duquesa de Berwick-Alba²³² no aparece ningún dato sobre esto, lo que no excluye en absoluto la existencia de algún otro libro, para mí, desconocido. Pero más rocambolésca fue la aparición y posterior recuperación del Mapa de Juan de la Cosa, en 1853 y nunca ha sido calificada de tal.

Volviendo al dibujo en cuestión, se ha dicho que es extraño que figure la palabra “Natividad”, aunque el término está datado desde 1440, así como “Nadvidad” o “Navidad”, que lo están desde 1205, siempre según el Diccionario Histórico de Corominas; se puede argüir que, a lo largo del “Diario” y desde que Colón decide la construcción del Fuerte el día 26 de Diciembre sólo se habla del “fuerte” o de la “fortaleza” y de cómo se ha de construir y pertrechar. Hasta el día 4 de Enero no aparece la palabra “Navidad” (y no “Natividad”) en el “Diario”²³³, mientras que Las Casas no registra la denominación hasta el 1 de Enero de 1493²³⁴ y la “Historia del Almirante”, y con la denominación de “Puerto de Navidad” la incluye el día 4 de Enero de 1493. En ese sentido me llama más la atención este detalle: “monticristi” aparece escrito con “c” y no con “ch”, pero aún es más significativo el que en la gran mayoría de los mapas y documentos de la época se escribe “xpo”, en decidido homenaje al crismón cristiano.

Como hipótesis se me ocurre lo siguiente: Colón debió dibujar la escotadura a partir del día 28 ó 29 de Diciembre, es decir, decidido el lugar para el fuerte y comenzados los trabajos previos, como abrir zanjas y acumular los centenares de troncos de árbol que iban a ser necesarios. En aquellos momentos de sensación de fracaso ante la suma del naufragio y la deserción de Martín Alonso, y a pesar de su prodigioso providencialismo, los ánimos de Colón no debían encontrarse muy elevados. No olvidemos que al poner la toponimia de un mapa o de un dibujo no escribimos sino que rotulamos, es decir, dibujamos, cuidadosamente, letras. Me pregunto si en tan bajo estado de ánimo, no traicionaría a Colón su viejo inconsciente italiano con la palabra “nativitá”, escrita a su aire. Lo que no parece discutir nadie es

²³² BERWICK-ALBA, duquesa de. (1902). *Los autógrafos de Cristóbal Colón*. Madrid,

²³³ COLÓN, C. (2006). Op. Cit. 4 de Enero de 1493.

²³⁴ LAS CASAS, B. (1986) Op. Cit. Cap. LXIII.

la antigüedad del documento por lo que, incluso no siendo un autógrafo de Colón podría ser atribuible a algún compañero de navegación, como Juan de la Cosa o algún piloto, gente con conocimientos y habilidad suficiente para trazar una carta de marear.



Fig. 4 (Mapa 28) Dibujo del noroeste de la Isla Española efectuado al parecer por Cristóbal Colón. Archivo de la Casa de Alba.

El dibujo o mapa está constituido por varias secciones, probablemente cuatro, y una quinta, la de más al Leste, que da toda la sensación de ser más imaginada que vista y que debió dar por acabada en cuanto apareció Pinzón el día 6 de Enero. Cada sección cubre un frente de doce a veinte millas náuticas según la concavidad o convexidad del litoral y que es lo que alcanza la vista desde una distancia de unas seis millas, o sea, la depresión del horizonte desde los siete u ocho metros de altura sobre la mar que tendría la cubierta de la “Santa María”, y que se completa con la información que van proporcionando las barcas que se acercan mucho más a la costa, más lo que se ve desde la cofa, o, incluso, desde el galope.

Colón llevaba ya muchos días, más de un mes, recorriendo la costa Norte de la isla llamada por los aborígenes “Cuba” y recién bautizada como “Juana”, denominación que no prosperó frente a su nombre original. Navegaba Colón arrumbando a Levante, con muchas dificultades debidas a la persistencia de los fuertes vientos del Leste, que allí pueden llegar al 50% de frecuencia, cosa que, lógicamente, ignoraba Colón.

Nos dice el “Diario” que la noche del 4 al 5 de Diciembre anduvo a la corda²³⁵, bellísima expresión para indicar que estaban al paio sobre Cabo Lindo, en el extremo Noreste de la isla de Cuba, y que el Almirante seguía convencido de que era tierra firme. Allí, la costa vira un tanto al Sur e, inmediatamente, al Sureste para

²³⁵COLÓN, C.(2006). Op. Cit. 5 de Diciembre.

formar el Cabo Alpha y Omega, el punto más oriental de la isla cubana, y al que Colón denominó así para que no olvidásemos que había leído bien sus viejos libros, y recordaba al cabo “Zaitam” del Mapa de Toscanelli ²³⁶.

Dobló el Cabo y, aunque tenía intención de ir a la isla de Babeque²³⁷ no pudo hacerlo por tener el viento del Nordeste, y dice el “Diario”: “*yendo así, miró al Sueste y vido tierra, y era una isla muy grande de la cual ya tenían diz que información de los indios...*”²³⁸. Anduvo, según el “Diario”, 88 millas, o sea, 22 leguas, que, en efecto, es la anchura del Canal del Viento que separa las islas de Cuba y la Española. Al intentar reconocer un gran puerto que se veía envió a la carabela “Niña” a hacerlo, porque estaba anocheciendo y era, además, más velera. Por el hecho fortuito de que se apagó la luz de la barca de la “Niña” y mientras se volvía a encender, hubo un mal entendido con la “Santa María”, que se tradujo en que el Almirante hubo de pasarse la noche barloventeando en las cercanías del Cabo San Nicolás.

Y quizá sea oportuno hacer aquí una observación sobre las luces de este tipo de barcos y en aquella época: como es lógico, se le tenía pánico a la posibilidad de incendio por lo que apenas se usaban luces a bordo, excepto las lantias de las agujas, que eran lamparillas de aceite bien protegidas en sus envases de chapa de hierro y alguna que otra lucerna de barro, de aceite; en el resto de los casos, y siempre en emergencias o por inmediata necesidad, en el exterior, se utilizaban antorchas de estopa empapada en brea o resina, metidas en una especie de cubo de hierro, colocado a sotavento y vigilado continuamente para controlar cualquier pavesa que pudiese saltar. Con mal tiempo y para mantener el contacto entre barcos, solamente izaba un farol la Capitana y durante el tiempo imprescindible.²³⁹

Cuando ya era día 6 de Diciembre, festividad de San Nicolás, y hubo luz suficiente para poder intentar entrar en el magnífico puerto que se vislumbraba en esa gran isla que estaban empezando a avistar, la “Santa María” se encontraba a 4 leguas

²³⁶ GUILLEN TATO, J. (1990) *El Primer Viaje de Cristóbal Colón*. Madrid. Vide nota de la página 125.

²³⁷ COLÓN, C. (2006). Op. Cit. 5 de Diciembre.

²³⁸ *Ibidem*.

²³⁹ Hasta que la tecnología no lo permitió, los mayores vidrios que podían fabricarse tenían un palmo cuadrado o poco más, y solamente los venecianos habían logrado fabricar piezas de unos cuarenta centímetros. En la mayoría de los casos y siempre por necesidad, las luces eran simples antorchas de resina o brea.

del Puerto, al que, en principio, Colón llamó Puerto María, aunque ese mismo día 6, “a la hora de vísperas”, lo cambió por el de San Nicolás.

4. El descubrimiento de la Isla Española.

Acababa de tomar contacto con la Isla Española aun cuando no la bautizase así hasta el día 9. Y no nos olvidemos del detalle, citado por Herrera,²⁴⁰ de que hubo quien se opuso a llamarla Española, pidiendo que se llamase “Castellana”, porque todo aquel negocio era asunto de los Reinos de la Corona de Castilla.

Que sepamos ni Colón, ni ningún español, navegó al Sur del Cabo San Nicolás hasta el Segundo Viaje, o sea, en el bojeo que efectuó Diego Márque o Márquez a finales de 1493, por lo que puede llamar la atención la notable cantidad de costa del Sur del “Massif de Terre Neuve” o “Plain de l’Arbre”, que se advierte en esa punta occidental de la Península que forma la banda Norte de la Bahía de la Gonaive. Yo creo que es un error de dibujo; más aún, es un error en la orientación del dibujo, porque el actual Cabo San Nicolás es el de la actual boca sur del Puerto y no la boca Norte, como aparece en el dibujo. Si trazamos un círculo de cuatro leguas de radio con centro en el Puerto de San Nicolás sobre el Mapa actual, (Mapa nº 60) veremos que el extremo Sur de ese arco llega un poco al Sur del actual Cap à Foux, casi diez kilómetros al Sur de San Nicolás (Mapa nº 6). Desde la “Santa María,” y desde la cofa, o, incluso desde el galope de gavia, alguien con magnífica vista podría ver ese sector de costa hasta unas once millas que llegaría al actual “Baie-de-Henne”, a partir de la cual se podía intuir la dirección de la costa por la gran cantidad de “humos y fuegos” que cita el “Diario”²⁴¹. La pequeña península que forma la parte norte del Puerto de San Nicolás se denomina hoy la “Môle de Saint-Nicholas” y el Cabo que cierra el puerto por el Sur es el verdadero Cabo San Nicolás. Por cierto que Colón le aplica, en su dibujo, una bocana de legua y media, “como Cádiz”²⁴² dice, lo cual es notoriamente exagerado.

Si la intención, y obligación, de Colón era la de ir haciendo parcelarios de la Costa a medida que avanzaba por ella, para poder unirlos más tarde y formar una carta, el 6 de Diciembre era el día perfecto para comenzar los de esta nueva isla que

²⁴⁰ HERRERA, A de. (1947) *Historia General de los Hechos de los Castellanos en las Islas y Tierra Firme del Mar Océano*. Real Academia de la Historia. Década I cap. X.

²⁴¹ COLÓN, C. (2006). Op. Cit. 6 de Diciembre.

²⁴² *Ibíd.* 5 de Diciembre.

aún no tenía nombre, aunque algunos le daban el de “Bohío”²⁴³. Hay un detalle curioso en Colón: sigue emperrado en que “Juana” o “Cuba” es tierra firme aunque no tiene más datos que su suposición y las malas explicaciones que le dan unos indígenas a los que apenas conoce y entiende, pero cuando llega a la nueva isla, donde la situación es la misma, la de unos indígenas que no entienden qué les preguntan y unos cristianos que no comprenden apenas las respuestas, el Almirante decide inmediatamente que es una isla, incluso, antes de pisarla. Y es que el concepto “ínsula”, más que “isla”, está muy ligado al imaginario colectivo y es casi el sinónimo de fortuna y bienaventuranza para quien de cualquier forma la disfruta, con su carga psicológica procedente de los Libros de Caballerías, y que aún perdurará un siglo más tarde en la “Insula Barataria”, adjudicada a Sancho Panza.

Otro detalle importante a tener en cuenta es que Colón debería venir dibujando parcelarios desde las islitas de Bahamas que forman la Primera Tierra Descubierta, a lo largo de la costa cubana recorrida, aunque no nos haya llegado ni un apunte; el detalle a señalar es que Colón llevaba ya algún tiempo confundiendo millas con leguas en distancias cortas, como es el reconocimiento de un sector de la costa, y hay que ir con cierto cuidado cuando se toman distancias del “Diario”. Ilustres investigadores como Navarrete, Montojo, Guillén, Morison, etc, localizaron bastantes de estos errores y cayeron en alguno.

Colón pudo haber dibujado, y seguramente lo hizo, la panorámica que vería desde la toldilla de la “Santa María”, con una altura entre siete y ocho metros sobre el nivel del mar y que le proporcionaba unas seis millas náuticas de alcance; cuesta trabajo imaginarnos a Don Cristóbal trepando por los flechastes de los obenques hasta la cofa de su barco, cosa que no hizo ni siquiera el doce de Octubre anterior, acompañado de un piloto, que es persona que, también, entiende de unidades marinas y trazando una panorámica de la que saldrá más tarde el plano; a esa altura de unos veinte metros, el alcance es de 9,5 millas náuticas.

De lo que sí dudo es de que el Almirante subiese hasta el galope de gavia, desde donde se alcanzarían casi once millas pero donde no se puede dibujar pues se llega mediante una escala atochada al palo y se precisa como mínimo una mano para sostenerse: existe un viejo refrán marineramente que dice “el marineramente de ley, una mano

²⁴³ *Ibíd.* 5 de Diciembre.

para sí y otra para el Rey”: hay que conformarse con retener visualmente algunos detalles y luego, contarlos abajo, cosa que bien puede hacer un piloto que tiene los dedos y los puños calibrados para medir distancias y ángulos horizontales. Y a todo esto se puede añadir el trabajo de las embarcaciones, que cuando van a reconocer los posibles surgideros, además de ir sondando continuamente, van tomando nota de las características de la costa e informando de inmediato.

Debemos suponer que el dibujo se comenzó a medida que se acercaban a la entrada del Puerto de San Nicolás, para lo que, según el “Diario”, había que situarse unas dos leguas al Sursureste. Teniendo en cuenta que tenía viento del Nordeste y quizá, un poco de terral puesto que acababa de amanecer, es muy probable que el barco estuviese cayendo un tanto al Sur hasta la latitud de Cap-à-Foux, vislumbrando esa costa. Continuó navegando al Norte, cayendo algo al Nordeste para remontar el Cabo y poder arrumbar a Levante, encontrando allí el magnífico Puerto de la Concepción, posiblemente llamado así, aunque aún era día siete, por ser el 8 la Festividad de la Inmaculada. Se bautizaron varios puntos como Cabo Cinquín, Cabo de la Tortuga y Cabo del Elefante y como la cerrazón del tiempo les obligó a permanecer fondeados, empezaron a tomar contacto con la población, describiendo unas magníficas campiñas “como las de Córdoba”. Y así estuvieron aguantando aguaceros y vientos duros que les hicieron garrear, es decir, que las anclas no terminaban de clavarse en el fondo y el barco, empujado por el viento, tiraba de las anclas, arrastrándolas, con el peligro de perder alguna si se rompía el cable, que no era metálico sino una gruesa guindaleza de cáñamo.

- El Canal de la Isla Tortuga

El viernes 14 Colón logró salir con el terral y llegar al Oeste de la Tortuga pero tuvo que volverse a la Concepción y el 15 otra vez le arrastró el viento hasta la Tortuga, pero logró volver y descubrir un magnífico valle al que bautizó “del Paraiso” y un río al que llamó Guadalquivir. Ambos puntos deben ser el Valle del Río “Trois Rivières” y la población de “Port-au-Paix” actuales. El viento de levante le obligó a permanecer entre la isla de la Tortuga y el Cabo de Torres, hoy Punta Limbé, hasta que el jueves 20 de Diciembre logró entrar en el Puerto que hay entre la isla de Santo Tomás y el Monte Caribata; dado que el día 21 era la festividad correspondiente, el puerto fue bautizado como “Mar de Santo Tomás”, que hoy se

denomina Bahía de Acul. Es uno de los más bellos paisajes de este país de paisajes sin igual, que es Haití.

El 21, Colón hizo un reconocimiento de la Bahía y declaró no haber visto en su vida nada parecido, añadiendo la famosa y repetida frase de “*he andado veintitrés años en la mar....*”²⁴⁴. Los días 20 y 21 hay que señalar en el Diario dos de las descripciones más perfectas, totalmente profesionales, que hace de las características del puerto y de las maniobras más convenientes para entrar o salir del mismo, dignas del mejor Derrotero, como ha señalado el Profesor Varela más de una vez ante estas minuciosas anotaciones incluidas en el “Diario”, pero no en todas las recaladas, como debió anotar el Almirante, que no contaba con las tijeras de Fray Bartolomé.

El 22 intentó salir, pero no le dejó el viento y se dedicó a tratar con los indios, lo mismo que el domingo 23, día en el que llegaron a los barcos más de mil personas en canoas y quinientas a nado, que, entre otras cosas, vinieron a hacerle entender que al otro lado del Monte Caribatan, había una gran ciudad, al Sueste, bien tres leguas, de la Punta Santa. Se enviaron unas barcas con gente a visitar el poblado, en el que, al final, hizo acto de presencia el cacique con cerca de dos mil personas, que les cubrieron de regalos y, más tarde, les acompañaron hasta el río en el que habían dejado las barcas, regresando a la Bahía de Santo Tomás a pesar de la insistencia del cacique porque se quedasen, e informando a Colón más tarde, de la buena acogida.

- La Varada

El día 24, lunes, levó anclas con viento terral antes de salido el sol; y otra vez hace un verdadero alarde en la descripción de la maniobra de entrada o salida de la Mar de Santo Tomás; a juzgar por la descripción, la “Santa María” debió salir remolcada por la canal que hay junto a tierra desde la Punta de las Tres Marías, hasta las cercanías de punta Labadie, donde pudo quedar en franquía hasta situarse frente a Punta Santa, hoy Punta Picolet, permaneciendo allí todo el día por falta de viento, hasta pasado el primer cuarto de la guardia, sobre las once de la noche²⁴⁵. A partir de este momento comienza el episodio del naufragio y recuperación de la carga y pertrechos del barco, tratado en el Capítulo “LA ÚLTIMA SINGLADURA DE LA NAO SANTA MARÍA”.

²⁴⁴ COLÓN, C. (2006). Op. Cit. 21 de Diciembre.

²⁴⁵ COLÓN, C. (2006). Op. Cit. 24 de Diciembre.

Si volvemos al dibujo (Mapa nº 28) observaremos un engrosamiento del trazo, sobre la palabra “natividad”, irregular y desigualmente más grueso que el regular engrosamiento producido por la simple presión de la pluma contra el papel, como si se hubiese vuelto a repasar. Se da la circunstancia de que fue, prácticamente, ahí donde se produjo el naufragio y un poco al norte de la desembocadura de aquel río en el que habían dejado las barcas, y en cuya cercanía se comenzó a instalar, unos días más tarde, el llamado Fuerte de la Navidad.

Desde la “Santa María”, situada a una legua de Punta Santa, esperando viento un poco favorable para ir al poblado del cacique que tanto insistía en que le visitase, se podría ver la costa hacia el Sureste y, quizá, incluso, las chozas del poblado, pero desde el palo, pues desde cubierta estaban en el mismo límite de visibilidad; ese sector pudo ser visto con cierta claridad durante la noche, pues, como se ha visto antes, la Luna se encontraba en plenilunio y si no estaba nublado, de lo que no hay ninguna noticia, la Luna llena podía proporcionar cierta iluminación, y hacer brillar un poco las muy escasas rompientes que levantase una mar completamente “en calma muerta y la mar como en una escudilla”²⁴⁶, pero no creo que, de noche, se viese la costa de Puerto Guarico más allá de la mancha oscura que la indicaba.

Colón no pudo empezar a andar a pie por la costa, físicamente, hasta el día 27 por lo menos, que fue a comer con Guacanagarí, quien luego le condujo a ver un bosque, “unas verduras” dice. Tomada la decisión de dejar a los hombres que no cabían en la “Niña” para regresar a España, y para ello, construir el famoso Fuerte de Navidad, el Almirante comenzaría a explorar el terreno buscando el lugar adecuado que, como mínimo, estuviese en un lugar un tanto elevado, tuviese cerca agua dulce, tuviese un sitio para dejar el batel de la “Santa María” con seguridad, y, también, que estuviese cercano al poblado de Guacanagarí, donde se encontraban almacenados los pertrechos de la nao y las mercaderías.

Tras el naufragio y las decisiones derivadas, da la sensación de que se prosigue con el trabajo de construir el parcelario, y a la vista y desde tierra se terminó de dibujar la desembocadura del Grande Rivière du Nord y se trazó la costa hasta el punto más al Norte que puede verse desde el poblado. Es posible que se enviase la barca a doblar la punta del poblado y ver lo que hubiese allí; después del recorrido y

²⁴⁶Ibíd. 25 de Diciembre

trazado de la Bahía luego llamada de Caracol, probablemente se repetiría la operación al día siguiente en la última gran escotadura de Bahíajá o Puerto Delfín y al otro día, con la de Manzanillo. Puede observarse ese pequeño engrosamiento del trazo de la pluma precisamente al Norte de cada Bahía, en el Cabo que separa una de otra, como si se hubiese trazado el litoral, empalmándolo con el anterior.

El envío de la “canao esquifada” para tratar de enlazar con la “Pinta” no creo que proporcionase ningún dato que no fuese la somera descripción de lo visto por el marinero que viajó con los indios y que fue más allá de Montecristi. Obsérvense los Mapas nº 61, 62 y 63, formados por la superposición del dibujo de Colón sobre el mapa Google de la Bahía de Cabo Haitiano y se verán las coincidencias. El Profesor Ramos situaba el Fuerte de la Navidad en la orilla izquierda del Grand Rivière du Nord, a la altura del Pont Parois de la carretera de Cabo Haitiano (Mapas nº 18 y 92).

El día 2 no pudieron salir por estar la mar muy alterada y hasta el 4 no fue posible la partida; con ella, otra descripción magistral de las maniobras de salida de la Bahía de Cabo Haitiano, digna del mejor y más moderno Derrotero. El hecho de ir a remolque para salir de la Bahía le permitió, posiblemente, comprobar los trazados del Cabo de la Sierpe y las isletas de Los Siete Hermanos, cerca de las cuales quedó en franquía pero, dada la hora, fondeó a seis leguas de Montecristi.

- Salida de la Bahía

El 5 de Enero dio la vela con el terral, pero el viento Leste le impidió progresar a Levante por lo que estuvo voltejeando y reconociendo la Isla Cabra, cerca de Montecristi, donde encontró restos de ocupación humana, pescadores, dice, y, desde allí vio a 24 millas el Cabo del Becerro, y, más allá, desde la cuarta del Leste al Nordeste “*unas cien millas de tierrano tan alta.*” Las 24 millas de distancia al Cabo del Becerro se pueden formar por la suma de la depresión del horizonte desde el barco y desde el monte, pero el barco, que ahora era la “Niña”, o sea, la mitad de altura de cubierta que la “Santa María”, entre tres y cuatro metros y, ni siquiera desde el galope de un palo de la “Niña”, y con toda la experiencia del mundo, se alcanzan las cien millas, además, de costa baja; me parecen una exageración, incluso suponiéndole a la “Niña” una posición perfecta como centro de un arco de costa cóncava y curvada.

- El encuentro con la “Pinta”

Y el 6 de Enero, Día de la Epifanía, “*dio la vela para ir la costa adelante la cual toda corría al Leste, salvo que es menester dar resguardo muchas restringas de piedras y arena que ay en la dicha costa.*”²⁴⁷; después de mediodía y con Leste recio ordenó subir al tope del mástel a un marinero para que viese los bajos, pero lo que vio fue la carabela “Pinta”, con Leste por su popa. Siendo imposible abarlarlo allí, debido a los bajos, la “Niña” efectuó su virada y ambas se vieron obligadas a recorrer las diez leguas que les separaban de Montecristi y poder fondear a resguardo y reunirse de nuevo tras cuarenta y cinco días de ausencia de Martín Alonso.

Por cierto, que en ese día 6 de Enero de 1493, se cita por primera vez una isla situada a 60 ó 70 leguas de la Española, que los indígenas llaman Yamaye, y, como se dice siempre, hay cantidades ingentes de oro; la noticia la ha traído Martín Alonso y los españoles empiezan a llamar Jamaica.

-Los 45 días de “libertad” de Martín Alonso Pinzón

Al iniciar un párrafo anterior, he dicho que ni Colón ni ningún otro español, “qué sepamos”, había navegado por la costa Sur de la Española antes del Segundo Viaje, concretamente hasta que Colón ordenó al Capitán de una de las carabelas, llamado Diego Marque o Márquez, que iniciase el bojeo de la isla, el 7 de Diciembre de 1493, sábado, desde la misma bahía de la Villa de la Navidad, agilizando así el principal encargo de los monarcas que era levantar la carta náutica de las tierras descubiertas²⁴⁸. La sospecha de que Diego Márquez no fuese el primer español que bojease el Sur de la Española surge de otra dirección: ¿Dónde estuvo Martín Alonso Pinzón desde el 22 de Noviembre de 1492 hasta el 6 de Enero de 1493?²⁴⁹

Ni Colón ni Pinzón han dejado testimonio escrito, salvo por tercera persona, Bartolomé de Las Casas, en la que aclarasen sus conversaciones; desde el encuentro del día 6, nada podemos saber con certeza sino sólo especular. En los cuarenta y cinco días que Martín Alonso estuvo sólo con su “Pinta”, pudo hacer muchas más

²⁴⁷ *Ibíd.* 6 de Enero de 1493

²⁴⁸ LEÓN GUERRERO, M. Montserrat. (2001) “Bojeo de la Española durante el Segundo Viaje “en *Descubrimientos y Cartografía II*. Valladolid. Págs. 31-42.

²⁴⁹ VARELA MARCOS, J.(1998) “Colón-Pinzón una sociedad para el descubrimiento” en *Descubrimientos y Cartografía IIV* Valladolid. Págs. 15 a 30.

cosas que las que se resumen en lo relatado en el “Diario”²⁵⁰. Un marino de la categoría de Martín Alonso Pinzón, sin duda, el más experto y decidido de todos los Capitanes, pudo darse cuenta de que la persistencia del viento de levante en toda la costa de Cuba no era algo local sino que vendría de bastante más lejos, y que, al tener el mejor barco de los tres en cuestión de velocidad y de maniobrabilidad, podría comprobarlo, aprovecharlo y buscar mejores caminos. Y, además, estaba harto de las indecisiones de Colón.

En la escapada del día 21, intentando llegar a la supuesta “Babeque”, (probablemente, la isla de Inagua Grande), se hace de noche y Colón, que también quería ir a Babeque, no le sigue, sino que le pone un farol para que sea Martín Alonso quien venga a él, y no la Muy Suprema Autoridad quien vaya detrás de su rebelde subordinado. Quién sabe si, después de una virada a bastantes millas de la “Santa María”, no le cogería una buena racha de Nordeste y le llevaría en volandas por el Canal del Viento, pasando de largo a la Capitana, a la suficiente distancia, sin una sola luz, por descontado, con la Luna en cuarto creciente levantándose oculta por la Isla de Cuba y, tal vez, un buen nublado.

¿Se encontró Pinzón al día siguiente frente a una Isla que luego se llamaría Jamaica? Tuvo tiempo de bojearla y dar media vuelta hacia el más tarde llamado Cabo Tiburón, vértice Suroeste de la Española, y, desde allí, siempre con viento de levante pero mucho más suave y variable, descubrir todo el Sur de una gran Isla, bastante cercana de otra por su levante, y de muy buen tamaño aparente. Pudo remontar el Canal de la Mona, entre Santo Domingo y Puerto Rico, y llegar al luego llamado Golfo de Samaná (nombre autóctono) y, con una buena empopada de levante, volver a tratar de encontrar a Colón, sin que, al parecer, le preocupasen demasiado los perjuicios que su conducta podían traerle; a la vista de que esa deserción relativa no fue castigada más que con lamentos, hay que pensar qué podría ser lo pactado entre ambos.

Pero, también pudo hacer lo que se describe en el “Diario” como explicación a su conducta: pudo andar voltejando al Norte de Babeque, reconocer la Isla y comprobar que no era allí donde estaba el oro. Pudo salir de Babeque por el Noreste, tocando en la costa de la Española, pero los indios que se lo contaron a Guacanagarí

²⁵⁰ COLÓN, C. (2006). Op. Cit. 6 de Enero de 1493.

que, a su vez, se lo contó a Colón el día 27, diciéndole que estaba “al cabo de la Isla”, o sea, en el extremo oriental. Envió el Almirante entonces la “canoa esquifada” con un marinero castellano a bordo para tratar de tomar contacto con la “Pinta”; pudo efectuar los rescates que luego mostró pero allí seguía teniendo ventarrones del Este, los mismos que afectaban a la “Santa María” y a la “Niña”, para seguir navegando en esa dirección.

Martín Alonso, el mejor de los Capitanes y con el mejor de los barcos, pudo hacer cuanto explicó en ocho o diez días, o sea, hasta el 30 de Noviembre, más o menos, aprovechando esa buena racha y pasando el Canal del Viento, metiéndose de lleno en el Mar de las Antillas, mientras que Colón seguía fondeado en Puerto Santo, seguramente, la actual Baracoa²⁵¹, en la costa nororiental cubana, por viento contrario.

La pregunta evidente, y sin respuesta, es si Martín Alonso en esos 45 días, llevó un “Diario de Navegación” (casi seguro que sí), si levantó mapas de los bojeos y demás descubrimientos, si adjudicó una toponimia, etc. Desde luego, es significativo el silencio de todo el mundo sobre estos sucesos: un abandono, digamos, una desertión, que luego aparenta remediarse pero que parece terminar mal en el tornaviaje. ¿De qué hablaron Colón y Martín Alonso el 6 de Enero? La historia que cuenta Martín Alonso, según Colón,²⁵² da para seis, ocho, diez días como mucho, pues si quería volver con Colón, sabía que tenía el viento a su favor para ir en busca de quien lo tenía totalmente en contra. Quizá el oro, que, al parecer, rescató la “Pinta” en abundancia, pudo hacer algún milagro, por ejemplo el de las bocas cerradas, y con exención de impuestos. Y si había papeles, Colón pudo exigirle su entrega y hacerlos desaparecer más tarde a cambio de mantener el rescate a la parte, que, sin embargo, él mismo había prohibido.

Martín Alonso llevaba una tripulación a la que conocía íntimamente, hombre por hombre, porque, además de marineros, probablemente, todos eran vecinos de Palos y los pueblecitos de los alrededores, muchos emparentados entre sí y funcionando entre ellos una lealtad tribal, cosa que no podía suceder con un extranjero por muy avalado y recomendado que estuviese por los Reyes y por el

²⁵¹ COLÓN, C. Op. Cit. 27 de Noviembre y 1 de Diciembre.

²⁵² COLÓN, C. Op. Cit. 6 de Enero de 1493.

mismísimo Martín Alonso; y si les había propuesto el ir a la parte en los rescates, era porque sabía que así irían mucho mejor las cosas.

Es significativo que, ni siquiera años después, en los Pleitos, y en boca de descendientes de los testigos, salga una sola frase sobre lo que sucedió en esos cuarenta y cinco días a bordo de la “Pinta”, pero es que tampoco hay referencias a comentarios, a conversaciones entre tripulantes de la “Pinta” y de la “Niña”, todos parientes o, por lo menos, conocidos de toda la vida, ya de vuelta en Palos y con Martín Alonso muerto. Siempre la eterna nebulosa colombina. La seguridad de que la primera noticia del descubrimiento llegó a los Reyes a Barcelona en un correo enviado por Martín Alonso desde Bayona de Galicia,²⁵³ recogida por Jerónimo de Zurita²⁵⁴ y comprobada por los pagos a los correos que la transportaron²⁵⁵, prueba que Pinzón envió una Carta explicando las circunstancias, si no el Diario de Navegación mismo y, quizá, alguna carta náutica. ¿Dónde están?

- El trazado de un parcelario de la Isla Española

Este sencillo dibujo, que no podemos atribuir decididamente a Colón ni, tampoco, negárselo, ni a Juan de la Cosa, ni a ninguno de sus pilotos, tiene mucha más fiabilidad de la que podemos esperar de tan elemental trazado: si cambiamos la escala del dibujo de Colón para superponerlo a un mapa actual, por ejemplo, a la Carta Náutica USA de 1982 (Mapa nº30) haciendo coincidir con la mayor aproximación posible los puntos “invariables” en cinco siglos, que serían la Punta Santa, hoy Punta Picolet y el Promontorio de Montecristi, que no ha cambiado de nombre, vemos que los ejes de drenaje generales siguen coincidiendo, a pesar de las tremendas inundaciones sufridas por el territorio y la consiguiente progradación de la costa. Al oeste, lo que luego fue el Puerto de Guarico, hay que suponer que ese tramo de costa que va desde Punta Santa a la presunta situación del luego Puerto de Guarico, apenas pudo ser visto, primero, porque estaban a más de una legua de distancia a lo largo del día 24, mientras se mantenían al paio, pero, después, el recorrido real se hizo de noche, pues el ocaso fue a las 17h 32m, y, según las fuentes

²⁵³ LEÓN GUERRERO, M. M. (2006). *Cristóbal Colón y su viaje de confirmación*. Valladolid. págs 19 y 23.

²⁵⁴ ZURITA, J. (1999). Op. Cit. Tomo V. pág. 30.

²⁵⁵ BAEZA, Gonzalo de. (1956). *Cuentas de Gonzalo de Baeza, tesorero de Isabel la Católica*. Madrid. CSIC.



Fig. 5 Superposición del dibujo de Colón del Noroeste de la Isla Española al mapa Google del Satélite NOAA, año 2013, haciendo coincidir dos puntos invariables tales como Punta Santa (Punta Picolet) y Monte Christi.

“hasta que pasado el primer cuarto, que sería una hora antes de la media noche”²⁵⁶; “hasta dado el primer cuarto de las velas, que serían las once de la noche”²⁵⁷ o bien “estuvo así hasta pasado el primer cuarto que serían a las once de la noche”²⁵⁸, hay un intervalo de unas seis horas de oscuridad, al menos, relativa, mientras el barco se iba deslizado suavemente, sin que nadie, ni el personal de guardia ni el de descanso, se diera cuenta de que se estaban acercando peligrosamente a las restringas; entre ellos, y de guardia, el Maestre de la Nao, tal vez, el cántabro afincado en El Puerto de Santa María, Juan de la Cosa.

Es curioso que el dibujo cubre, prácticamente, hasta donde se encuentran la “Niña” y la “Pinta”, es decir, a la altura del lugar que, casi un año después, ocuparía “Isabela”; da la sensación de que, a partir de este momento, no valía la pena continuar el dibujo; quizá, Martín Alonso, lo traía más completo. En los días siguientes, hasta el 15, Colón continuó costeando y bautizando lugares que han dejado su nombre en el “Diario” pero no en otros documentos. ¿Hasta dónde llegó realmente Martín Alonso?

Resumiendo, el presente dibujo es un parcelario destinado a formar parte de otros mapas más detallados, que no conocemos. Que pudo ser trazado, y, probablemente lo fue, por Colón, con la intención de servir de base al futuro Mapa de

²⁵⁶ COLÓN, H. (1988). Op. Cit. Cap. XXXIII.

²⁵⁷ LAS CASAS, B. (1986). Op. Cit. Cap. LIX.

²⁵⁸ COLÓN, C. (2006).Op. Cit. 25 de Diciembre.

la Isla Española; que su ejecución se detuvo al naufragar la “Santa María”, señalando el lugar del Fuerte de la Navidad y que se continuó el día 4 de Enero de 1493, al salir de la Bahía y doblar el Cabo de Montecristi, punto de referencia muy significativo. Al Leste del Mapa, sin querer señalar un punto determinado sino toda una región aparece el nombre mágico que Colón viene identificando con “Cipango”, y que es el objeto de todas las búsquedas: Cívao, o la tierra del oro.

En el dibujo solamente aparecen cinco topónimos locales y el general de la Española mientras que llegan a treinta y seis los que cubren la costa Norte, anotados en las páginas del “Diario”, hasta el Golfo de las Flechas, en Samaná, punto de partida definitivo hacia España; no veo otra razón que no llenar en demasía el parcelario, poniendo los nombres en la relación del “Diario”, y dejando en el dibujo los imprescindibles para su orientación (Mapa nº 63).

Y volviendo a la cuestión de la autoría, yo ni afirmo ni niego que el autor pueda ser Cristóbal Colón, que es lo más probable, o cualquiera de los Pilotos, o incluso Juan de la Cosa, que viajaba a su lado. Quien no pudo hacerlo fue Bartolomé Colón, que llegó a las Indias en el 94, concretamente el 14 de Abril, y que, cuando arribó, lo hizo procedente del Este, luego la primera población que hubiese incluido habría sido Isabela, que era, por el momento, capital del territorio, y, además, no había otra.

5. El Mapa de Juan de la Cosa

Sin duda es el Mapa más famoso de la Historia (Mapa nº 64) por haber sido el primero que recogió cuatro continentes; el primero que recogió aquella línea, del Septentrión al Austro, trascendental para la política internacional, que fue la divisoria del Tratado de Tordesillas; el primero que situó, realmente, las nuevas tierras descubiertas, y no sólo por los castellanos, sino también por las expediciones de Caboto y de Juan de Cortereal, en 1499, a la Costa Norte de América, lo que hoy es la Costa de Labrador.

En opinión del Profesor Varela²⁵⁹, la construcción del Mapa bajo la dirección de uno de los navegantes de los viajes y algún cosmógrafo más, pero, sobre todo, bajo el control del Gran Administrador del Descubrimiento, como era el Obispo Don

²⁵⁹ VARELA MARCOS, J. (2011) Op. Cit. Sevilla. UNIA.

Juan Rodríguez de Fonseca, logró que el Reino dispusiese de una herramienta política fundamental para conducir toda la estrategia transoceánica. Disponer de esta herramienta era muy importante, no sólo frente a Portugal, con aspiraciones muy similares a las españolas, sino también frente a Inglaterra y Francia, que ya habían empezado sus tentativas de acercamiento al Nuevo Continente e iba a transcurrir muy poco tiempo antes de que comenzasen los desembarcos en aquel nuevo y desconocido territorio.

Pero no se va a tratar aquí de la historia de este mapa sin par, que ya ha tenido mil comentaristas, a cada cual más ilustre, ni de su estructura geográfica (porque carece de la geodésica) ni de sus aciertos o sus errores. Nos vamos a limitar a analizar el trazado de la Bahía de la Villa de Navidad, donde naufragó la “Santa María”, donde se construyó el Fuerte de la Navidad y donde murieron los primeros españoles, treinta y nueve, según Colón²⁶⁰, Hernando Colón²⁶¹ y Las Casas²⁶². El primero que rebajó el número de hombres que quedaron en La española fue Oviedo²⁶³, que los redujo a treinta y ocho, no sabemos por qué, como Pedro Mártir de Anglería²⁶⁴, Juan Ginés de Sepúlveda²⁶⁵ o Girolamo Benzoni²⁶⁶, mientras que Bernaldez²⁶⁷ los aumentó a cuarenta.

Para estudiar el dibujo de la Bahía y dado el pequeño tamaño que tiene la Isla Española en el Gran Mapa de Juan de la Cosa, hemos utilizado la ampliación que hizo el Doctor Don Demetrio Ramos, de tan querido recuerdo, para su libro “*Colón pudo no volver. La Fundación de la Navidad*”²⁶⁸ en la que utilizó un calco del original de Madrid y que, como escribe el propio Profesor Ramos al pie del grabado, es la fuente de mayor garantía junto al dibujo de Colón. (Mapa nº 65).

La primera diferencia notable es la orientación del saco de la bahía; en el dibujo de Colón y en el de la Cosa, la orientación Punta Santa-Montecristi es, prácticamente, la misma, al E1/4 NE, pero hay una gran diferencia en el rumbo para llegar al seno de la bahía: cuando Colón naufraga, venía navegando al SE ó SE1/4S

²⁶⁰ COLÓN, C. (2006). Op. Cit. 2 de Enero de 1493.

²⁶¹ COLÓN, H. (1988). Op.Cit. Cap. XXXV.

²⁶² LAS CASAS, B. (1986). Op. Cit. 2 de Enero de 1493.

²⁶³ FERNANDEZ DE OVIEDO, G. (1959). Cap. VI.

²⁶⁴ MARTIR DE ANGLERÍA, P. (1985) Op. Cit. Década I.

²⁶⁵ SEPÚLVEDA, J. G. (1987). Op.Cit.Libro I. Cap. 8-2.

²⁶⁶ BENZONI, Girolamo. (1988). Op. Cit. Libro I. pág. 88

²⁶⁷ BERNALDEZ, A. (1888). Op. Cit. Cap. CXVIII.

²⁶⁸ RAMOS PEREZ, D. (1989). Op. Cit. pág. 72.

mientras que, sobre el de la Cosa, habría tenido que meter al SSE o casi S. Vamos a hacer el seguimiento de la costa en una superposición de los dibujos de Colón y de la Cosa tal y como figuran en el Mapa 66.

Observando el trazado y siguiéndole desde Cabo Santo hacia el Leste vemos una primera concavidad que sería la correspondiente al primer seno trazado por Colón, donde figuran las palabras “p cas nabidat,” correspondiente a la zona norte de “Limonade”; a ésta le sigue otra concavidad que se correspondería con la paleobahía de Caracol. Hay, a continuación, un sector de costa en dirección norte-sur, como en el dibujo de Colón y aparece una gran concavidad en la cual, al principio, podría parecer lo que después ha sido Puerto del Fin (o, con su nombre auténtico, Bayajá), al que sigue la bahía de Manzanillo, hasta el Cabo de la Sierpe y de ahí, a Montecristi. (Mapa 67). Si medimos la distancia entre Cabo Santo, o Punta Santa, y la Punta de Montecristi, a la que Colón asignaba 18 leguas, vemos que la tercera parte, “grosso modo”, o sea, 6 leguas, es lo que mide la distancia entre Punta Santa y ese saliente que separaría la bahía de Caracol de las de Bayajá y Manzanillo, es decir, la situación del poblado de Guacanagarí; creo que Colón escribió leguas donde no había más que millas. Más tarde, trataremos este tema en la parte dedicada a la información arqueológica y en el capítulo dedicado a “LA ÚLTIMA SINGLADURA DE LA “SANTA MARÍA”.

Acerca de la orientación del saco de la Bahía de Manzanillo se podría aventurar que, como hemos venido viendo al analizar el dibujo de Colón, éste fue hecho en circunstancias especialmente dolorosas y de particular nerviosismo, por lo que, quizá, los resultados no fueron óptimos. No sabemos con qué métodos y con qué precisión se harían estos levantamientos topográficos expeditos a la hora de bojear una costa para hacer los parcelarios de un mapa, pero no hay duda de la calidad de las sencillas agujas con las que se tomarían las enfilaciones, y es sobre este punto sobre el que quiero insistir.

En el Capítulo de “ESTUDIO ARQUEOLÓGICO”, en el párrafo correspondiente a la descripción de la Parroquia de Limonade y tomado literalmente de Moreau de Saint Mery, se cita la “Morne Beckly”, colina formada por magnetita, cuya situación puede verse en el Mapa nº 29, en su extremo SE. Aun cuando Moreau no da datos sobre la profundidad del mineral en la colina, de unos 10.500 m² de

superficie, y al que podemos asignarle una altura de unos diez metros y vamos a suponerle otros tantos de profundidad, serían unos 200.000 metros cúbicos de un mineral de hierro de altísima concentración (66%), que, según me dijo un químico haitiano, podrían ser los restos de un aerolito.

También dice Moreau en las mismas páginas, que los agrimensores tenían problemas para hacer los deslindamientos de los terrenos cercanos por la influencia sobre las agujas de los taquímetros. ¿Podría haber influido esa masa de alrededor de 200.000 metros cúbicos de magnetita sobre las modestas agujas de Colón y haberle desviado más de la cuenta, de noche y sin otras referencias que lo que le habían contado los tripulantes que fueron al poblado el domingo?. Es un desvío inducido de cuatro cuartas al SE el que se ve al comparar ambos mapas. Yo creo que es demasiada distancia, unos veinte kilómetros desde la posición de espera a “una legua de Punta Santa”, para que influyese de una manera decisiva sobre las agujas, pero no deja de ser una posibilidad. No obstante, hemos preguntado a varios Profesores Universitarios de Física y, en especial, de Magnetismo, que han coincidido en que no es posible que, a más de veinte kilómetros de distancia, esa masa de magnetita, pudiese llegar a desviar las agujas. También apuntaron que, posiblemente, fuese un gran aerolito, ya destruido por la erosión y el aprovechamiento del mineral.

Se ha incluido una curiosidad cartográfica (Mapa nº 68), como es el fragmento correspondiente a la zona de estudio, obtenido de la reproducción en presunto facsímil realizada para el IV Centenario del Descubrimiento, en 1892. Fue realizado por los Señores Cánovas, Vallejo y Traynor y de ella se hicieron tres tiradas limitadas. La toponimia discrepa un tanto de la del original, no sólo en la forma de las letras, y las formas topográficas no son demasiado exactas con respecto al mismo. De hecho no tiene más valor que la condición de rara curiosidad bibliográfica, pero que, inexplicablemente, fue utilizada por Morison.

6. Cartografía Histórica General

Los dos Mapas más importantes para el estudio que nos ocupa son el atribuido a Colón (Mapa nº 28) y el de Juan de la Cosa (Mapa nº 65), que han sido estudiados aparte dada su especial significación y trascendencia, debidas ambas a las especiales circunstancias en que fueron trazados por sus autores.

Para el presente estudio han sido examinados no menos de ciento cincuenta mapas, planos y dibujos de la Isla Española, en general, y de la Bahía del Cabo Haitiano y alrededores, en particular, todos anteriores al siglo XX. Buena parte de ellos han sido eliminados casi de inmediato por estar dibujados a una escala tal que no pueden aportar ningún detalle significativo para el problema que nos ocupa. Tan sólo unos cuantos, los que figuran en las relaciones siguientes han proporcionado datos morfológicos dignos de ser tenidos en cuenta.

Ante el desastre de gobernación que acompañaba, y acompañó siempre a los Colón, fuese quien fuese quien gobernase, los Reyes dieron el gobierno y administración de la Española a Nicolás de Ovando, Comendador de Lares, el 16 de Septiembre de 1501, que salió de Sevilla y, algo más tarde, de Sanlúcar de Barrameda, camino de Santo Domingo, el 13 de Febrero de 1502²⁶⁹, llevando a bordo un apoderado de Colón para recaudar sus beneficios de operaciones comerciales y recogida de oro. Tres meses más tarde, el lunes 9 de Mayo de 1502, el Almirante iniciaba su cuarto y último viaje, acompañado de su hijo Hernando.

Nicolás de Ovando llevó un acompañamiento cuidadosamente escogido para poder realizar una verdadera obra de colonización. Santo Domingo fue el laboratorio en el que España comenzó a fabricar la colonización de América²⁷⁰, y, entre las ocho poblaciones que se crean de inmediato está la llamada “Puerto Real”, fundada en 1503 por Rodrigo de Mexía, muy cerca de donde estuvo la Villa y Fuerte de la Navidad, tan cerca, que pensamos que, el hecho de que no hayan aparecido restos arqueológicos del Fuerte de la Navidad y de los muchos pertrechos y mercaderías que en él había, aun después de los dos incendios y de cuanto allí sucedió, se debe a que sus fundadores aprovecharon, como era lógico, cuanto pudieron encontrar.

Parece ser que uno de los que viajaba con el Gobernador Ovando era el Cosmógrafo y Cartógrafo Andrés de Morales, autor de un buen Mapa de la Isla Española, fechable sobre 1509 y conservado en la Biblioteca Colombina de Sevilla (Mapa nº 68). Como indica el Profesor Demetrio Ramos, el Mapa es de muy difícil lectura por su estado de conservación, por lo que hizo un cuidadoso calco del mismo, que es el que he utilizado. En él se ve Puerto Real situado casi en la Bahía de

²⁶⁹ COLÓN, H.(1988). Op. Cit. Cap. LXXXVII.

²⁷⁰ MORALES PADRÓN, F. (1973). Op. Cit. pág. 168.

En el Mapa nº 85, se han superpuesto los tres Mapas más antiguos, excepto el dibujo de Colón, es decir, el de Juan de la Cosa, el de Morales de 1509, de la Biblioteca Colombina y el atribuido a Morales, de 1516, de la Universidad de Bolonia, en el que pueden observarse las coincidencias en la morfología general de la Bahía.

Todos los Mapas de los siglos XVI y XVII tienen tales escalas que no es posible obtener de ellos ningún detalle significativo para la situación de un barco de veinte metros de eslora; las formas internas de la Bahía en general y de las pequeñas bahías van regularizándose hasta unirse y desaparecer como tales. Estas regularizaciones habían sido estudiadas por el Profesor Ramos²⁷¹ en los Mapas de Caneiro, de 1502, de Alonso de Santa Cruz en su “Islario” de 1559 (Mapa nº 70), que sitúan muy bien los arrecifes del Oeste y el Placer de los Siete Hermanos, el del Atlas de Joan Martines, de 1587, y otros muchos.

La razón por la que esta bahía va desapareciendo de la toponimia de las costas de la Isla Española no está en la colmatación de las mismas, que algo puede haber, sino en que “La Navidad” va perdiendo significado ante la expansión española sobre la Isla misma, sobre los archipiélagos y sobre Tierra Firme y porque los “cartógrafos de Sevilla”, salvo raros casos, ya no viajan con las expediciones, sino que recogen parcelarios e informes de los pilotos y de “cartógrafos de menos categoría”, que son quienes, de verdad, pisan el terreno y bojean las islas, y así es como construyen los padrones. Hay un detalle en esta nueva técnica: al trabajar los mapas finales en “talleres” donde se recoge toda esa información traída por los barcos y de donde salen las “ediciones”, casi sin quererlo va desarrollándose un estilo en la presentación, más en los atlas que en las cartas “utilitarias”, y que ha dado lugar a los distintos estilos decorativos de la cartografía.

En cualquier caso y con todos sus defectos es significativa la representación cartográfica que adquiere la Bahía en aquellos primeros años, tras la decisión de Colón de establecer allí lo que fue el primer asentamiento español en las nuevas tierras descubiertas.

Y, finalmente, sólo nos queda afirmar que, con toda su aparente inexactitud topográfica, el Mapa de Colón representaba el verdadero aspecto del territorio aquel

²⁷¹ RAMOS, D. (1989). Op. Cit. págs. 81 a 90.

aciago 25 de Diciembre de 1492, en el que la “Santa María” encalló en la costa haitiana. El día en que la Geofísica trace las paleobahías de aquella época veremos con sorpresa su coincidencia.

6.1. Mapas de los siglos XVI y XVII

De los Mapas, Planos o Dibujos de los siglos XVI y XVII, casi coetáneos al Descubrimiento, que proporcionan formas de la costa hasta un límite aceptable, sin que se pretenda interpretarlos como cartografía con auténtico sentido topográfico se han escogido los siguientes:

-Sección del Mapa de Juan de la Cosa correspondiente a la Bahía del Cabo Haitiano, muy ampliada, tomada de la obra del Profesor D. Demetrio Ramos²⁷².(Mapa n°65).

-Sección muy ampliada de la Edición esquemática del Mapa de Juan de la Cosa, efectuada por Cánovas, Vallejo y Traynor, en Madrid, hacia 1892. Museo Naval de Cartagena (Mapa n° 67).

-Mapa de Andrés de Morales de 1509, de la Biblioteca Colombina de Sevilla. Se encuentra muy deteriorado (Mapa n° 68).

-Mapa de la Universidad de Bolonia, probablemente, también de Andrés de Morales, fechado hacia 1516. Edición de Carlo Fratti (Mapa n° 69).

-Mapa del “Islario” de Alonso de Santa Cruz.1559. Madrid. Museo Naval (Mapa n°70).

-Mapa de La Isola Spagnola Nova. Gastaldi.1548 (Mapa n°71).²⁷³

-Mapa Hispaniola Insula.1597. Wytflied (Mapa n°72).

-Mapa Hispaniola.1689/1713.Thornton/Fisher (Mapa n°73).

6.2. Mapas, Planos y Dibujos de los siglos XVIII y XIX

Cuando comenzó el siglo XVIII, en la Isla Española se acababa de consumir otra pérdida territorial en nombre de los malhadados Pactos de Familia con Francia.

²⁷² RAMOS, D. (1989). Op.Cit. pág. 72.

²⁷³ Cuando no se indique el lugar de procedencia de los Mapas, se deberá entender que han sido obtenidos en redes tales como la Wikipedia y otras.

También había avanzado bastante la Ciencia Matemática, la Trigonometría en especial, que significaba automáticamente el progreso de la Topografía en la tierra y de la Astronomía en la mar, con la inestimable ayuda de los logaritmos, que ya llevaban algún tiempo prestando sus servicios. La Cartografía había empezado a serlo de verdad, pues hubo otro factor no menos importante: la Óptica se había desarrollado extraordinariamente en el plano teórico, pero la incipiente tecnología hacía que empezasen a multiplicarse los fabricantes de aparatos ópticos que ofrecían anteojos y telescopios para observar astros, y taquímetros y sextantes para poder medir ángulos horizontales y verticales, logrando así una cartografía mucho más exacta. Se decía que los holandeses disponían de relojes mecánicos que permitían llevarlos en los barcos sin que sufriesen los mecanismos ni la exactitud de la hora marcada al empezar el viaje: quizá se estuviese a punto de resolver la cuestión de la longitud geográfica, que, por el momento, era un problema de calidad de los relojes, llamados cronómetros.

Con esos nuevos medios se multiplican los viajes hidrográficos y las series de Cartas proliferan a lo largo del siglo. De la abundante cartografía de los siglos XVIII y XIX se han seleccionado los mapas circunscritos a la Costa Norte de la Isla Española, y, de estos, los que presentan la Bahía de Guarico, o de Cap Français, que es como pasó a llamarse desde su entrega a Francia, respondiendo a un pleno sentido topográfico, a pesar de los errores tanto geodésicos como taquimétricos que puedan tener. En este grupo se han incluido los siguientes ordenados cronológicamente

-Carta de la Isla de Santo Domingo, del ingeniero francés Frazier. 1724. Tomada de la obra del Profesor Ramos.²⁷⁴ (Mapa nº 74).

- Mapa de la Isla Hispaniola. Ian Keulen.1734 (Mapa nº 75).

- Mapa de Isle de St. Domingue.Le Rouge 1748 (Mapa nº 76).

-Plano manuscrito del Puerto de Guarico...etc., levantado por el piloto del Navío “Glorioso”, D. Manuel Fernández. Sin fecha (hacia 1740/50). Museo Naval de Madrid (Mapa nº77).

-Plano manuscrito del Puerto del Guarico, situado en... Sin fecha ni autor (hacia 1750). Museo Naval de Madrid (Mapa nº 78).

²⁷⁴ RAMOS, D. (1989). Op. Cit. pág. 88.

- Plano de las Bahías de Guarico y Monte Christi, por D. José Solano Bote. 1776. Museo Naval de Madrid (Mapa nº 38).

- Plan la Ville du Cap, par M. de Bellecombe. Entre 1783 y 1788. Biblioteca Nacional de París (Mapas nº 10 y 44). Documento facilitado por D. Michel Paret.

- Plan de la Plaine de Cap François. 1786. Biblioteca Nacional de París. (Mapa nº 13). Documento facilitado por D. Michel Paret.

- Plano del Puerto del Guarico. 1818. Dirección de Hidrografía. Museo Naval de Cartagena (Mapa nº 12).

- Map of Hayti. Por John Norie. Parcelario de Cap Haïtien. London. 1836. Facilitado por D. Enrique Lechuga (Mapa nº 17).

A efectos de observar la evolución geomorfológica de la bahía hasta el límite relativo que permite la escala de una carta náutica, se han utilizado también las siguientes:

- Fragmento de la Carta de Bellin. 1750. Archivo General de Simancas (Mapa nº 81).

- Fragmento de la Carta de D. Juan López. 1788. Museo Naval de Madrid (Mapa nº 83).

- Fragmento de la carta de D. José Cerquero. 1794. Museo Naval de Madrid (Mapa nº 80).

- Fragmento de la Carta de la Dirección de Hidrografía. 1802. Instituto Hidrográfico de Marina (Mapa nº 84).

- Fragmento de la “Chart of Hayti” de John Norie. London. 1846 (Mapa nº 79).

- Fragmento de la Carta de 1865 de la Dirección de Hidrografía. Museo Naval de Cartagena (Mapa nº 82).

6.3. Análisis de los Mapas, Planos y Dibujos

El más antiguo de los dibujos localizados parece ser el que se encuentra en el Museo Naval de Madrid (Mapa nº 77), con el título de “Plano del Puerto del

Guarico”, sin fecha, dibujado por el Piloto del Navío “Glorioso”, D. Manuel Fernández. Hubo tres navíos con el nombre de “Glorioso”, el primero, construido en La Habana en 1738 y que es probable que sea el que corresponde al autor de este croquis; los otros dos fueron construidos en El Ferrol en 1755 y en 1759. La probabilidad de que sea el primero la estimo, en primer lugar, por el astillero de construcción del buque, bien cercano a la zona del levantamiento y, segundo, por el hecho de que el autor denomine “Guarico” a la población que, en esa época, ya empezaba a ser llamada Ville du Cap. El dibujo no tiene un gran valor informativo por la profundidad del seno y la deformación de la costa en la parte de la Petite Anse, aunque la posición de los bancos parece correcta; las sondas parecen muy cortas, salvo que sean brazas y no pies ingleses como dice la rotulación.

Otro “Plano del Puerto del Guarico”, también del Museo Naval de Madrid y sin fecha, hacia 1750, (Mapa nº 78), tiene la originalidad de contar la longitud referida al Pico del Teide, en la Isla de Tenerife y en dirección Leste; también presenta el Norte hacia abajo. Estos detalles permiten suponerle anterior a la creación del Observatorio de Cádiz por Jorge Juan, en 1753. El sondaje es más real. La costa se presenta bastante regularizada; la Petite Anse se denomina Pietanze por transcripción fonética, así como el río “Gimonal” que es el “Limonade”. La distancia coincide con la del Grande Rivière y presenta una desembocadura bastante ancha. Obsérvese que entre el “Carenero” y el arrecife hay un paso con sondas de hasta 9 brazas y que la enfilación del Río Gimonal con la Punta Picolet o Guarico presenta una canal bastante amplia, aunque sólo se indican las sondas cerca de la Punta.

El Plano de 1787, del Museo Naval de Madrid (Mapa nº 42), es una copia del que había sido levantado por la corbeta francesa “El Papazo” algunos años antes; presenta un estuario en la desembocadura del Grande Rivière du Nord, en las cercanías de Limonade, no demasiado ancho y un tanto profundo en dirección hacia el interior; no parece que esta desembocadura fuese de las que facilitaban las operaciones de carga y descarga en las haciendas, al pie de las refinerías, como cita Moreau, pero puede ser que el trazado se hiciese después de unas grandes inundaciones y que la costa hubiese quedado así. Limonade estaba en la misma orilla de la mar según otros planos y aquí aparece un tanto al interior; se observan bien los pasos de Limonade y de Caracol, al igual que las modestas colinas llamadas “Les Mamelles”, una de las pocas referencias topográficas de la llanura y casi delante de

estas colinas, aparece el paso de los “Fonds Blancs”, hoy desaparecido. También puede observarse que la restringa primera, o sea, la situada más al Norte, aún no conecta con la costa, (o la costa aún no ha progradado lo suficiente hasta cerrar sobre el arrecife un poco al Oeste de Bahiajá).

El “Plano de las Bahías de Guarico y Montecristi” (Mapa nº 43), trazado por Don José Solano Bote, Oficial de la Armada y uno de los mejores cartógrafos de su época, data de 1776. Presentan un fuerte hundimiento hacia el Sur que ocupa la costa desde Limonade hasta la Bahía de Caracol, con la indicación de los manglares al Oeste de Caracol. Hay que destacar que la alineación de la restringa arrecifal con respecto a la Punta Picolet no se corresponde con la actual barrera y, tampoco el arrecife se conecta con tierra.

El “Plan de la Ville du Cap” del Ingeniero francés M. de Bellecombe fue levantado entre 1783 y 1788, mientras fue Gobernador de Haití (Mapa nº 44). Es de una extraordinaria calidad técnica pues fue trazado para utilizarse como plano catastral, por lo que puede asegurarse que la posición y dimensiones de las fincas son exactas. Es de los elementos cartográficos al que se le ha prestado mayor atención, así como a la “reedición” en 1884, de otro Plano Catastral de 1786, de magnífica calidad pero de autor desconocido (Mapa nº 13), aun cuando se parece extraordinariamente al de Bellecombe.

Hay una serie de parcelarios de la costa Norte de La Española que la cubren casi por completo desde el Cabo de San Nicolás hasta Isabela. Traemos aquí un plano del “Puerto de Guarico” de 1818 (Mapa nº 12), y que da la sensación de pertenecer al levantamiento de Solano, de 1776, porque apenas hay diferencias ligeramente puestas al día, mientras que las diferencias con cartas treinta años posteriores son muy notables.

La Carta de John Norie, inglesa, de 1836 (Mapa nº 17) presenta un parcelario de la zona Oeste de la Bahía sumamente interesante por la precisión con que están situados los arrecifes y las numerosas sondas; lo sorprendente es que una Carta de esta calidad haya podido cometer un error tan grave en el trazado de la escala, que indica dos millas donde no mide más que una. Donde aparece “Careenage”, da la sensación de que la canal frontera, con 5, 4 y 5 brazas de sonda, permitía maniobrar bien con los barcos para “dar monte” y reparar los fondos, aunque en esta época ya

había numerosos diques secos por todo el hemisferio Norte, provistos de bombas de vapor para achicar el agua del dique y dejar el barco en seco. Igualmente, y un poco más a levante, aparece la inscripción “Carenage tree”, debiendo suponer que se trata de un sólido punto de amarre, probablemente artificial, una “chata de tumbar”, para ayuda de la maniobra de los barcos que fuesen a carenar, pudiendo ser, incluso, una machina para guindar masteleros.

Al comparar estos mapas superponiéndolos, observamos notables diferencias. La primera es que la posición geográfica de los dos puntos fundamentales con los que venimos trabajando, Punta Santa o Punta Picolet al Oeste y el Promontorio de Montecristi al Leste, varía sensiblemente de unos Mapas a otros debido a las continuas correcciones efectuadas desde la creación de los Observatorios Astronómicos de las distintas Marinas, que, por otra parte, escogieron sus meridianos de origen de longitudes, situándolos en su territorio nacional. Sólo se tardó siglo y medio en escoger un meridiano de referencia universal. La segunda, es que el problema anterior no nos afecta puesto que la posición geográfica absoluta no influye para nada en nuestro trabajo y son las relativas de ambos accidentes respecto a esas dos puntas, que consideramos invariantes, las que vamos a utilizar.

Al ir superponiendo los diferentes Mapas en orden cronológico, observamos de inmediato la progradación de la costa y unas transformaciones notables en sus accidentes. En el Mapa n° 86, al superponer el Plano del Puerto del Guarico, sin fecha c.1740 (Mapa n° 77) al levantado por la Corbeta Francesa “El Papazo” en 1787, (Mapa n° 42), ambos del Museo Naval de Madrid, se observan avances de casi media milla en las inmediaciones de Cabo Haitiano, escotaduras muy profundas en las desembocaduras del Grande Rivière y del Trou, con las posiciones de los arrecifes bastante coincidentes.

La Carta de Solano de 1776 (Mapa n° 43), a pesar de la fama de buen cartógrafo de su autor, presenta una enorme deformación: incluso, suponiendo un error generalizado de dos millas en la posición de la restinga exterior, sería imposible intentar superponerla y tratar de hacer coincidir los pasos a través de la barrera de arrecifes. Contiene, a cambio, un detalle importante: es la primera carta que nos habla y sitúa los manglares en las inmediaciones de la Bahía de Caracol.

Los Planos de la Ville du Cap (Mapas nº 10 y 44), levantados por el Ingeniero Bellecombe en 1786, son muy fiables, pues, aparte de haber sido levantados por profesionales auténticos, se hicieron con función catastral. Son muy parecidos, y al coincidir en parte la fecha de levantamiento, hay que pensar que algunas partes sean las mismas en ambos planos. Aunque la zona terrestre está trazada con todo detalle, la parte marítima está indicada bastante más a la ligera. Contienen un detalle significativo: en la entrada Noroeste del Gran Paso de Limonade hay señalados tres naufragios, uno español, otro inglés y un tercero, holandés. Quizá el naufragio español es en el que localizaron y extrajeron un ancla en 1955 los buceadores Edwin y Marian Link²⁷⁵; el lugar es algo al oeste del indicado por Morison y puede corresponder a cualquier barco, pero nunca, a la “Santa María”. Otro detalle importante es que ambos Planos delimitan con claridad las zonas de manglar y pantano.

El pequeño Plano del Puerto del Guarico, impreso en 1818 pero levantado casi treinta años antes, plantea el mismo problema que el Mapa de 1776. ¿Ignorarían la existencia de la “Morne Beckly” y estarían sufriendo su influencia en las agujas magnéticas como en los Mapas del siglo XVI? La anormal orientación de la costa hacia el Sureste parece indicarlo así; es más, da la sensación de ser el mismo levantamiento topográfico en tierra, aun cuando se pusiese al día la parte hidrográfica.

El resumen de la comparación y superposición de estos mapas traduce, inexactitudes aparte, una larga serie de cambios claramente manifiestos. La Costa Sur de la Bahía de Cabo Haitiano no es fácil ni lo ha sido nunca para barcos de cierto calado, pero si nos atenemos a las descripciones de Moreau de Saint Mery, era bastante frecuentada por pequeñas embarcaciones que remontaban ríos naturales, cauces abandonados por los cambiantes ríos y numerosos canales excavados para llegar hasta el pie de los ingenios en los que se obtenía el azúcar, el ron, el café y el tabaco y trasladarlos a los barcos fondeados en la Bahía, actividad que proporcionó una inmensa fortuna a Haití durante el siglo XVIII. Las recaladas, los fondeos lo más cercanos posible a la haciendas suministradoras de los productos de exportación, nos permiten suponer una preocupación permanente por mantener al día una hidrografía

²⁷⁵LINK, Edwin.(1965) “Around the Santa María” en *National Geographic*. Washington. Nº127.

con fuerte repercusión económica. Un ejemplo de estos rápidos cambios puede observarse en la superposición de las Cartas de Bellecombe, de 1773, la española de 1818 y la inglesa de John Norie de 1836, como se ve en la Mapa n° 100.

6.4. Otros Mapas de los siglos XVIII y XIX.

Se han estudiado varios mapas bien lejanos en el tiempo, unos de otros, para tratar de sacar más datos sobre la evolución geomorfológica de la costa haitiana, sin pretender en ningún caso efectuar superposiciones debido a los grandes cambios de escala que sería preciso efectuar y que conducirían a una acumulación de errores.

Así, la Carta de José Cerquero, de 1794 (Mapa n° 11), presenta un trazado bastante rectilíneo en dirección Leste Oeste, con las grandes escotaduras de las Bahías de Caracol y Bahíajá; aparece la segunda restinga que empieza a ser colmatada en Bahíajá, paralela a la playa y los arrecifes que rodean Guarico.

La Carta de Bellin, de 1750 (Mapa n° 3) y su reedición de 1764 presentan también una fuerte progradación que rellena el espacio y deja reducida la Bahía de Cabo Haitiano a una pequeña escotadura en Limonade y otra, algo más grande en Caracol.

La Carta de Juan López, de 1788 (Mapa n° 83) presenta una anormal progradación en la zona central de la Bahía, situando la Bahía de Caracol casi a la misma latitud que Cabo Haitiano. En la zona Leste, aparece un profundísimo estuario, que podría ser cualquiera de los cauces cambiantes y que forman el Río Dayabon.

La Carta española de 1802, de la Dirección de Hidrografía (Mapa n° 84), presenta un trazado prácticamente recto, con una insignificante Bahía de Caracol con dos lóbulos y un amplio Puerto Delfín, que había sido drenado por los franceses; incluso la línea de la restringa es tan esquemática que no dice nada.

La Carta de la Dirección de Hidrografía del año 1865 (Mapa n° 82), presenta una fuerte escotadura cerca del Cap, seguida de una costa bastante lineal en el Quartier Morin, mientras que en las cercanías de Limonade aparece una costa bastante recortada dando paso a la Bahía de Caracol hasta el río Yaquezy y dando lugar a otra recortada Bahía en Bahíajá o Puerto Delfín, en el fondo de la Bahía de

Manzanillo, dejando a Levante el profundo estuario del Río Ouanamine. Es una Carta de una belleza singular, por su finísimo dibujo y magnífico grabado tanto de formas como de letra.

7. Mapas de los siglos XX y XXI

Se han examinado varios Mapas y Cartas Náuticas actuales para tratar de confirmar las variaciones geomorfológicas determinadas anteriormente. Al comparar el mismo parcelario “Port of Cap Haïtien”, en dos ediciones sucesivas de las Cartas Náuticas USA, la de 1941 y la de 1985, se observa una diferencia notable en las coordenadas geográficas absolutas de Punta Picolet, que pasa de estar situada en 72°11’11” W y 19°47’41,5” N en la carta de 1941 a encontrarse en 72°11’20” W y 19°46’56,6”N en la de 1985, suponiendo que se trata de los ajustes aplicados al establecerse el WGS (World Geodetic System). Quizá esté aquí la explicación de por qué ha sido imposible superponer la carta de Morison sobre las actuales, ya que presenta una compresión en longitud, si bien el propio Morison cita que construyó su carta sobre la de la zona Oeste del año 1921 y un mosaico fotográfico tomado en 1926 para el Ministerio de Agricultura de Haití, para reconstruir la parte oriental.

Se notan bien las transformaciones del litoral, pues basta ver la forma de Sable Point en las Cartas de 1941 y en la de “Approaches to Cap Haïtien and Manzanillo Bay”, de 1982 (Mapa nº 14); puede apreciarse un crecimiento de unos ochocientos metros en estos pocos años, colmatando los espacios entre arrecifes y colonizándolos con manglares. Obsérvense las Fotografías aéreas 15, 16, 21, 22, 23, 24 y 25, y, sobre todo, las 88 y 89, todas ellas efectuadas en el vuelo de reconocimiento efectuado por mí en el año 1990.

En 1986, el Profesor D. Demetrio Ramos utilizó el Mapa UTM 100.000 en la edición de 1958, que era la primera y única disponible (Mapa nº 89); basta comparar las formas litorales sobre los mismos Mapas en sus últimas ediciones en escala 50.000 (Mapas nº18 y 20).

Estas Cartas y Mapas están editadas en grandes formatos por lo que se reproducen parceladas cuando es preciso.

También se ha utilizado la Carta Inglesa del Almirantazgo nº 465 en sus ediciones de los años 1955, de gran fiabilidad a pesar de su antigüedad y 2004 (Mapas nº 90 y 91).

La gran cantidad de cartografía que ha sido utilizada dará una clara idea de los enormes cambios habidos en la morfología de la bahía debidos a la acción desatada de los agentes geomorfológicos, que han obligado a un notable esfuerzo de análisis y comparación de formas, lo que evidencia la dificultad latente para la localización actual del punto del naufragio con la exactitud requerida.

CAPITULO VI

ESTUDIO ARQUEOLÓGICO DE LA ZONA

1. El poblado de Guacanagarí

2. El Fuerte de la Navidad

- Sobre la construcción del Fuerte de la Navidad
- El aprovechamiento del casco de la Santa María
- El disparo de la lombarda contra el casco

3. Fuentes arqueológicas

- DescriptionTopographique, Phisique, Civile, Politique et Historique de la Partie Française de l'Isle Saint-Domingue. Moreau de Saint Mery.
- El Ancla de Bellevue Fournier
- El desembarco de la carga de la Santa María
- El castillo de Colón

4. Trabajos arqueológicos del siglo XX

- Trabajos de William Hodges
- Trabajos de Kathleen Deagan
- Distintos trabajos de Morison, Link, Dickson y Obregón

5. La teoría del profesor D. Demetrio Ramos

CAPÍTULO VI

ESTUDIO ARQUEOLÓGICO DE LA ZONA

Los restos arqueológicos que pudieran encontrarse en la zona no tienen más interés para nuestro estudio que el que pueda derivarse de sus orígenes, características o el lugar del hallazgo y que, de alguna manera, permitan situar el naufragio en sí, confirmando su identificación mediante los hallazgos que forman la pluma de contaminación. Una serie de objetos tainos, pertenecientes a un ajuar y con algo de carbón y cenizas, nos darán un fondo de habitación, pero si aparece entre ellos un resto de borceguí rojo, un cascabel o una moneda de Enrique IV de Castilla, lo más probable es que ese fondo pertenezca al aposento de Guacanagarí, sin que se pueda descartar que otro tripulante de los que se quedaron allá también tuviese unos borceguíes rojos o alguna moneda.

La calidad del hallazgo nos haría sospechar que, en efecto, el lugar es el poblado de Guacanagarí, primero, porque está sobre una de las pequeñas penínsulas de la paleocosta del dibujo atribuido a Colón; segundo, porque el lugar se encuentra *“de parte de la Punta Santa al Sueste quasi tres leguas”*²⁷⁶, y la distancia del poblado al presunto lugar de varada, *“el cual tenía su villa adelante, obra de una legua y media del dicho banco”*²⁷⁷, cae encima de la segunda restinga en la dirección aproximada Noroeste.

1. El poblado de Guacanagarí

Pero, por una parte, el propio Colón nos dice que la población era muy arreglada de calles y en otro lugar habla de 2.000 personas: una población de 2.000 personas, aunque sean de lo más primitivo, ocupa bastante espacio pues necesita de 150 a 200 “residencias” como mínimo, sean chozas de hierba y ramas, de cañas entrelazadas o estructuras de madera que permitan construir un tejado, en un lugar tal como la Costa Norte de La Española, cuya climatología, sin tener una pluviometría típicamente tropical, proporciona suficientes aguaceros de no mucha duración. Según

²⁷⁶COLÓN, C. (2006). 23 de Diciembre.

²⁷⁷Ibídem.

el Doctor Álvarez Chanca el nivel de vida era ínfimo²⁷⁸, mientras que Colón nos repite unas cuantas veces que la población era “muy arreglada de calles”. En cualquier circunstancia y por primitivo que fuese el poblado de Guacanagarí, un asentamiento para 2.000 personas, con algunas parcelas cultivadas y algunas embarcaciones, dejan bastante residuo. Desde luego, pocos años más tarde se entraba en contacto con culturas líticas de altísimo nivel, como las mejicanas, las yucatecas y mayas o las peruanas, pero no es este el caso, pues en todo el Caribe insular no se encontró ninguna que hubiese superado el estadio de la piedra pulimentada.

2. El Fuerte de la Navidad

Ignoro si se ha buscado formalmente el resto quemado de la empalizada citada por el Dr. Chanca²⁷⁹, que hoy debe estar a unos dos metros de profundidad, cerca del “Pont Parois”, sobre la orilla izquierda del Grand Rivière; no creo que se llegue a encontrar nunca, pues el hecho de estar situado junto al cauce del río se traduce en que en la primera riada grande, los restos serían arrastrados y acabarían en el delta, en cualquier lugar imposible de señalar, ni siquiera aproximadamente; si un día puede hacerse esa prospección, lo lógico es que proporcione muchos más restos hispánicos, exclusivamente colombinos, que otro tipo de objetos, puesto que, después de dos incendios, el de los indios Caonabó y Mayreni primero, y el de Colón, después, puede tenerse la casi seguridad de que el lugar no volvió a ser ocupado; sin embargo, aunque tuviésemos localizado con toda precisión el Fuerte de la Navidad, esto no nos resolvería nada ya que la situación de éste apenas está relacionada con la posición del naufragio mediante medidas objetivas.

Esa excavación, por otra parte, interesantísima, permitiría identificar una serie de productos y objetos, mejor o peor conservados y confundidos con las cenizas; es seguro que, después del asalto indígena e incendio de la fortificación recogerían cuantos objetos les apeteciese pero con el problema de que, si el pequeño fuerte estaba ardiendo, habría que esperar a que se apagase el fuego y se enfriasen los restos, pues los indios, además, iban descalzos. Cabe preguntarse hasta qué grado pudo arder esa barraca y esa empalizada, construidas con madera verde en su mayor parte, y techadas, seguramente como sugeríamos antes, con velas procedentes del barco, bien resecas, y carrigüela o retama de alguna clase.

²⁷⁸ ÁLVAREZ CHANCA, D. (1984) Op. Cit. Cap. 12.

²⁷⁹ ÁLVAREZ CHANCA, D. Dr. (1984) Op. Cit. Cap. 12.

En cuanto a lo que se llevarían los indígenas podría decirse que se llevarían todo: cualquier objeto metálico, aunque no supiesen para que pudiese servir, porque tenía una utilidad desde el momento que era un material más duro que la madera y lo mismo podría valer como arma que como instrumento cortante o punzante pero, además, está el sentido totémico de cualquier resto, sea un pedazo de cerámica, de vidrio o de espejo, como se cita en el “Diario” en varias ocasiones; aquellos objetos desconocidos, de materiales también desconocidos, adquirirían un sentido mágico, incluso, después de comprobar la escasa humanidad de los seres humanos que habían tomado por sobrehumanos.

Quizá sea el momento de hacer algunas consideraciones sobre lo que el Almirante llamaba, pomposamente, la Villa y Fuerte de Navidad. Desde que Colón decide que el naufragio no es un naufragio sino una llamada del Cielo: *“Y a esto, (dize él), vinieron tantas cosas a la mano, que verdaderamente no fue aquel desastre, salvo gran ventura. Porque es cierto (dice él) que si yo no encallara que yo fuera de largo sin surgir en este lugar, por quel está metido acá dentro de una grande bahía”*²⁸⁰. Colón, además, nos informa en el mismo día, unos párrafos más adelante, que *“la nave quedase sana como cuando se partió”*, olvidando que el barco ya se había escorado e inundado al abrirse los forros como consecuencia del cambio de asiento sobre el arrecife.

Colón, consciente de que con sólo la “Niña” no podría llevar a España más de cinco o seis personas añadidas a la tripulación de la carabela, entre las cuales, por supuesto, estaban él y su “séquito”, decide, definitivamente, dejar allí a la práctica totalidad de la tripulación de la “Santa María”: no se ha podido comprobar, por ahora, si entre los que quedaron allí había alguien de la “Niña”. Y dice el “Diario”: *“ni este viaje dejara aquí gente ni aunque yo quisiera dejarla no les pudiera dar tan buen aviamento ni tantos pertrechos ni mantenimientos ni aderezo para fortaleza. Y bien es verdad que mucha gente desta que va aquí me habían rogado y hecho rogar que les quisiese dar licencia para quedarse. Agora tengo ordenado de hacer una torre y fortaleza, todo muy bien y una grande caba.....y así ternán tablas para hacer toda la fortaleza dellas...”*²⁸¹.

²⁸⁰ COLÓN, C. (2006). Op. Cit. 26 de Diciembre.

²⁸¹ Ibídem.

- Sobre la construcción del Fuerte de la Navidad.

Sobre la construcción del Fuerte de la Navidad con los restos de la “Santa María” se han dicho muchas cosas, casi todas a vuela pluma y sin detenerse un instante a pensar en las posibilidades que ofrecía el casco de la modesta nao “Santa María”. El día 27 *“acordó que se hiciese una fortaleza de la tablazón, madera y clavazón de la nao con su cava alrededor”*²⁸², y como se juntaron cuasi innumerables personas....y con tanta diligencia que en obra de diez días nuestra fortaleza quedó muy bien hecha, y, según convenía por entonces, edificada....porque están tantos y tan grandes árboles allí nacidos”²⁸³ ... El día 28 *“va a tierra a dar orden y priesa en el acabar de hacer la fortaleza”*²⁸⁴. *“Por ende, acabada la fortaleza....eligió para quedar en aquella tierra y en aquella fortaleza e Villa de Navidad, 39 hombres....”*²⁸⁵ *“hizo hacer una escaramuza a la gente de los navíos que allí tenía con sus armas y hizo tirar muchos tiros de artillería con mucho regocijo”*.... *“antes de que la nao se deshiciese había hecho asestar una lombarda al costado de la nao, la cual pasó todo el costado de ella y de la otra parte muchos pasos, fue la piedra por la mar.”*²⁸⁶

Cuando El Almirante decidió la construcción de una “fortaleza”, disponía ya de dos “casas”, al menos, que le había ofrecido Guacanagarí para ir almacenando todo cuanto se desembarcase de la “Santa María”; parece lógico suponer que estas dos casas estuviesen en el recinto, al menos, teórico, del poblado. Cuando decide, definitivamente, la construcción del Fuerte lo justifica diciendo que *“no porque crea que haya esto menester por esta gente, porque tengo por dicho que con esta gente que yo traigo sojuzgaría toda esta isla, la cual creo que es mayor que Portugal, y más gente al doblo más son desnudos y sin armas y muy cobardes fuera de remedio. Más es razón que se haga esta torre y se esté como se ha de estar estando tan lejos de vuestras Altezas; y porque conozcan el ingenio de la gente de vuestras Altezas y lo que pueden hacer...”*²⁸⁷.

²⁸² LAS CASAS, B. (1986). Op. Cit. LXI

²⁸³ *Ibíd.*

²⁸⁴ *Ibíd.* Cap. LXII.

²⁸⁵ *Ibíd.* Cap. LXIII.

²⁸⁶ *Ibíd.* Cap. LXIV.

²⁸⁷ COLÓN, C. (2006). Op. Cit. 26 de Diciembre.

Colón cree que debe dejar la gente en un disimulado son de guerra “por si acaso”. Es curioso como a lo largo de un mismo capítulo se puede deshacer en elogios y alabanzas sobre las bondades que tienen los indígenas y las virtudes que les adornan, y, un párrafo después les califica de cobardes e inútiles, sin haber tenido más ocasión de conocerlos y tratarlos que la de recibir su desinteresada ayuda en el salvamento de la nao y los rescates que habían hecho el sábado y el domingo anteriores.

Para alojar de la forma más elemental a cuarenta hombres basta con alisar ochenta metros cuadrados y cubrir el suelo de paja. En aquella época, contando con una estatura media de 165 centímetros, dos metros cuadrados permiten a cada hombre tumbarse y disponer de un pequeño espacio donde colocar su hatillo y sus armas. También podemos suponer que los tres hombres más cualificados, Diego de Arana, Pedro Gutiérrez y Rodrigo de Escobedo, llevasen un arca con sus pertenencias, quizá un jergón y algún arma blanca larga, incluso una coraza y un casco. El resto de los tripulantes no tendría demasiado ajuar y con un baulito irían sobrados, pero entre quienes se quedaron estaban casi todos los “especialistas” en algún arte u oficio que requiere algunos útiles.

El físico, llamado Maestre Juan²⁸⁸, que sería también, probablemente, barbero-cirujano-sangrador, tendría su caja o arqueta, con sus bálsamos, hierbas, emplastos, etc. y también, algunas lancetas para sangrar, alicates para extraer un diente y, tal vez, unas navajas de afeitar y una bacía para actuar como barbero.

El carpintero de ribera necesitaba un buen espacio para las herramientas, numerosas y, algunas, de buen tamaño: hachas y mandarrias, sierras tronadoras, de largos y de bastidor, mazos y martillos, azuelas y destrales, barrenas grandes, de pasador, y pequeñas, de arco, para berbiquí y trépano, cotanas, escoplos y formones, algunas piezas para inmovilizar, como los hoy llamados “gatos” y una rueda de afilar, imprescindible.

El calafate llevaba sus calderillos para fundir la brea, empapando estopas y cerrando costuras con sus “fierros” de los que había varias clases como los de “*canal, meter, cortar y sentar, ferrestretes y pitarrasas*” y mazos, sin olvidar que otra de sus

²⁸⁸ LAS CASAS, B. (2006). Op. Cit. Cap. LXIII.

importantísimas misiones era el mantenimiento de las bombas de achique en perfecto estado para conservar la sentina limpia de agua.

El herrero de ribera tenía que disponer de una fragua con sus fuelles con, tal vez, algo de carbón vegetal, y de un yunque, con sus mazos, sus tenazas y los moldes para hacer formas en el extremo de un redondo de hierro forjado; y el tonelero dedicado especialmente a la construcción y mantenimiento de las barricas para almacenar agua potable y otras más pequeñas para transportar con cierta facilidad el agua desde el lugar donde se hiciese la aguada. No he podido comprobar que se transportasen desde España las duelas “prefabricadas” y los aros para armar toneles.

Según Colón, aparte de la herramienta y pertrechos, se dejaron allí cantidades ingentes de pan bizcocho *para un año*²⁸⁹: cuarenta hombres, a unos ochocientos gramos (unas dos libras) de ración, son de treinta a treinta y dos kilos diarios, por trescientos sesenta y cinco días, que suman entre once y doce mil quilos y que ocupan entre quince y veinte metros cúbicos. Añádase la notable cantidad de víveres expresada claramente, como es el tasajo, las legumbres secas, el vino, el vinagre y el aceite, etc. y veremos que esa abundancia de víveres y de agua, (durante la pasada navegación) fue la causa de que no hubiese la más mínima protesta en cuanto a hambre y sed entre aquellas tripulaciones tan “especiales”.

Todo ese material comestible, que, además, no contaba en tierra con alacenas, cantareras o chazas para colocar las orzas, tinas, pipas o botijas en las que iba metido y, exigía, pues, dejarlo en el suelo bien introducido en un material arenoso y apoyados los envases unos contra otros, y bien calzados con piedras para que no se volcasen. El origen de buena parte de estos víveres era la Isla de la Gomera, lugar convertido en base de aprovisionamiento, en especial, de tasajo de cabra y de cerdo; las legumbres, el bizcocho y el vino, procederían, con toda seguridad, de Andalucía occidental.

Pueden añadirse los pertrechos sacados del barco: si se pusieron a salvo vergas, palos y velas de repuesto, cabullería, motonería, y el sinfín de objetos que forman la dotación de material de un barco, incluso de un pequeño barco como la “Santa María”, es preciso pensar en notables volúmenes de almacenaje, más, careciendo de lugares de estiba adecuados que faciliten el arranchado. Quizá se

²⁸⁹ COLÓN, C. (2006). Op. Cit. 2 de Enero de 1493.

empleasen las velas, tanto las que estuviesen en uso como las de repuesto, para hacer el tejado, en todo o en parte. Por eso, no es exagerado conceder al espacio cubierto para esos cuarenta hombres, sus víveres, pertrechos, armamento y propiedad particular, unos doscientos metros cuadrados. Y no hemos contado las pólvoras y mechas, que, lógicamente, habría que almacenar aparte, o sea, fuera del recinto, por cuestión de seguridad, aun cuando no fuese una cantidad voluminosa.

Colón había escrito que “*agora tengo ordenado de hacer una torre y fortaleza*²⁹⁰”. Hay que preguntarse qué entendía Colón por “torre” y por “fortaleza”; aunque más de un historiador interpreta la palabra “torre” como construcción elevada que permite observar a su alrededor y a cierta distancia. Yo no creo que Colón pensase en construir algo más que un recinto cubierto para los treinta y nueve hombres y el material, de tal forma que les proporcionase un poco de seguridad.

Para construir un cobertizo cerrado de unos doscientos metros cuadrados, con dimensiones de veinticinco por ocho, aproximadamente, se necesitan unos 350 troncos de árbol de unos tres metros de longitud y de unos veinticinco centímetros de espesor, descabezados, con un extremo en punta para poder encajar en el suelo en una zanja y el otro extremo preparado para recibir un durmiente sobre el que se apoyarían unas cincuenta jácenas que permitirían construir un entramado de palos sobre los que colocar grandes hojas, o manojos de carrigüela o arbustos similares, o las velas del barco, para formar el tejado y que hiciese escurrir el agua sin penetrar en el recinto. Este podía estar dotado, al menos, de una puerta y varias ventanas de postigo, construidas con maderas escuadradas recuperadas de la “Santa María”, como los cuarteles de cierre de las escotillas, las portañuelas de las lombardas, alguna lumbrera de la tolda y , sobre todo, tablazón de las cubiertas.

La línea defensiva del fuerte sería una empalizada de unos 50 a 60 metros en los costados más largos y de 30 a 40 en los cortos: suponiendo que se hiciese completa, exigiría de 2.500 a 3.000 árboles, unidos entre sí por otros troncos en sentido horizontal y con contrafuertes y apoyos que permitiesen mantener la verticalidad del vallado, encajado en una zanja de un metro de profundidad, como

²⁹⁰Ibídem. 26 de Diciembre.

mínimo; sería preciso disponer de una puerta, al menos, a lo largo de la empalizada así como contar con troneras por las que poder disparar las armas, estando a cubierto.

La idea de dejar sin cubrir el costado que, presuntamente, daba a la mar o al río, a fin de tener los botes más al alcance, y el agua dulce, no parece que merezca ser tomada en cuenta, pues, al ser los indígenas infinitamente más numerosos les bastaría llegar en sus embarcaciones para penetrar directamente en el recinto exterior. Tenemos la certeza de que la empalizada se había construido, al menos, en parte, pues así lo dice Álvarez Chanca,²⁹¹ que la vió quemada..

El perímetro del Fuerte sería de unos 150 metros y si se hizo “una gran cava”, como anunció Colón en varias ocasiones, sería preciso excavar un foso de sección trapezoidal de unos seis metros de base mayor (arriba), unos tres metros de base menor (abajo) y una altura (profundidad) de otros dos metros; estas cifras dan una sección de nueve a diez metros cuadrados, que llevan el volumen del foso a excavar a unos 1.500 metros cúbicos. Por las noticias que nos da Colón, los indios no tenían apenas utillaje, y entre los materiales de la “Niña” y de la “Santa María”, y con vistas a sembrar las simientes que se trajeron²⁹², no debían ser muy abundantes las azadas, picos, palas y esportillas o capachos para evacuar tierra excavada.

El día 30 de Diciembre, Vicente Yáñez Pinzón, Capitán de la “Niña”, había pedido permiso a Colón para ir a buscar ruibarbo, que él mismo había visto en la Isla Amiga, en la entrada de la Mar de Santo Tomé, pero hasta el 1 de Enero de 1493 no se despachó la barca y volvieron con un serón de ello: “*no trujeron más porque no llevaban azada para cavar*”²⁹³; nunca sabremos si es que la “Niña” no tenía una azada entre sus pertrechos, o si fue olvidada oportunamente, teniendo en cuenta que el viaje duraría unas seis horas de ida y otras tantas de vuelta, sin dejar de darle al remo. En alguna ocasión me he preguntado si tenía interés auténtico ir a esa distancia, con un respetable esfuerzo físico, sobre todo, en el regreso con viento fijo de levante, para recoger una cantidad de un fruto del bosque conocido, que se daba en Europa, incluido el Norte de España, y que se empleaba tanto en farmacia como en repostería, a no ser que la maniobra de buscar y recoger el ruibarbo no ocultase otra cosa.

²⁹¹ ÁLVAREZ CHANCA, D.(1984) Op. Cit. Cap. 12.

²⁹² COLÓN, C. (2006). Op. Cit.2 de Enero de 1493.

²⁹³ Ibídem.1 de Enero de 1493.

En cualquier caso, y aunque la intención de poblar existió siempre, y para eso se llevaban algunas herramientas agrícolas y simientes, lo que no estaba previsto era la necesidad de material para fortificación: para construir la casa en la que habían de alojarse y guardar los materiales era preciso abrir una zanja de unos setenta metros de longitud, un metro de profundidad y unos cuarenta a cincuenta centímetros de anchura, que son unos treinta y cinco metros cúbicos de un terreno arenoso en general y que, probablemente, por el coeficiente de esponjosidad multiplicase por dos su volumen al irlo extrayendo.

La zanja en la que iría clavada la empalizada exterior obligaba a retirar otros 75 metros cúbicos y el foso rondaba los 1.500 metros cúbicos, es decir, iban a encontrarse con alrededor de 1.600 metros cúbicos de un árido arenoso, con un peso de unas 3.200 toneladas, que sería preciso extraer sin más herramientas que media docena de picos, de palas, de azadas.....y muchos indígenas. Es de suponer que los indígenas dispondrían de algún tipo de recipiente de hojas, fibras, mimbres o materiales similares, pues está documentada la existencia de una cestería elevada a la categoría de arte industrial, pero si se disponía de esos serones, esportillas, cuévanos u otros medios para retirar la tierra, es algo que nunca sabremos.

Supongamos que, como eran innumerables los indígenas, bajo la dirección de los castellanos fueron capaces de abrir todas las zanjas y el foso. Hay que suponer que, a la vez, se empezarían a cortar árboles y a clasificarlos para su uso en las empalizadas o en los tejados. Debemos suponer que los buenos tainos de Guacanagarí dispondrían de algunas hachas de piedra, cuyos modelos del Museo de Limbé no parecen mostrar filos retocados, es decir, que son bastante primitivas, incluso entre las mismas hachas de piedra. Por otra parte, aunque el hacha es una herramienta corriente a bordo de los barcos, pues hay maniobras de emergencia en las que no se puede recurrir a otra clase de herramienta, no puede hablarse de “cantidad” de hachas, y estamos en la misma situación que con las palas y las azadas: no creo que entre la “Santa María” y la “Niña” sumasen media docena de hachas grandes, de leñador, y era preciso cortar de 2.500 a 3.000 árboles de veinticinco centímetros de espesor, y después, reducirlos a los tamaños adecuados para su empleo.

¿Utilizaron los innumerables indios las hachas de hierro forjado de los españoles o cortaron los árboles con sus hachas de piedra?. ¿Cada cuánto tiempo es preciso retocar el filo de un hacha de piedra? Y también ¿Cada cuánto tiempo hay que afilar las hachas de hierro en estos trabajos intensivos? Es seguro que en estas circunstancias estuviesen a disposición de los trabajadores las dos ruedas de afilar que, seguramente, habría allí, las de la “Niña” y de la “Santa María”, eso siempre que hubiese una rueda montada en su atalaje y no se llevasen las piedras de amolar en trozos manejables para sacar filo por secciones, lo que alargaría bastante el tiempo de afilado.

Y recordemos que Colón había dado orden de excavar un pozo para esconder el oro que fuesen rescatando y esto significa otros cuatro metros cúbicos de árido a elevar y arrojar hacia algún lado. En el segundo viaje, cuando Colón llega a La Navidad ordena buscar en el pozo, entre las ruinas del Fuerte, sin encontrarlo o sin encontrar nada, que eso no queda muy claro en el texto; cabe pensar si la consistencia del terreno obligaría a forrar el pozo con maderas para evitar su derrumbamiento, de lo que hay constancia en el pozo descubierto por William Hodges, aunque éste parece posterior y correspondiente a Puerto Real.

Para poder armar las empalizadas hacen falta miles de largos clavos, dos por árbol como mínimo, de unos treinta a cuarenta centímetros de longitud, a fin de que se sujeten con los mínimos elementos y esos clavos de ese tamaño sólo podían salir del casco de la “Santa María” o forjarlos allí mismo partiendo de otras piezas metálicas, lo que veo muy poco probable. La línea de empalizada no era un simple seto trenzado de palos y ramas pues Chanca la llama, claramente, empalizada. Y aquí, es donde vamos a comenzar a analizar los restos de la nao.

- El aprovechamiento del casco de la “Santa María”

En la noche ya avanzada del 24 al 25 de Diciembre cuando Colón *“fue a la carabela para poner en cobro la gente de la nao en la carabela, y como ventase ya vientecillo de la tierra, y también aún quedaba mucho de la noche, ni supiesen cuanto duraban los bancos.....”*²⁹⁴, dejaba sobre el arrecife un casco de madera, abierto e inundado, con todos sus pertrechos, víveres y mercaderías en su interior; en la intentona de aligerar el barco para tratar de salvarlo, tras arriar el trejo y la gavia se

²⁹⁴COLÓN, C. (2006). Op. Cit. 25 de Diciembre.

cortó el palo mayor; la cubierta fue aligerada del material pesado aunque no hay relación de qué material fue lanzado al agua; tal vez las anclas, las barricas de agua potable y quizá, las lombardas y los falconetes, si los había a bordo.

De la descripción de la varada se puede deducir que, tomando los calados medios asignados por los ingenieros en las distintas reproducciones, la quilla de la nao se deslizó con toda suavidad sobre un arrecife cubierto de arena, quizá un simple camellón lleno de algas, situado a 1,80 metros de profundidad, resultado de restar a los 2,40 metros de calado los 0,57 metros de máxima pleamar, que fue casi la hora a la que varó. Cuando el talón del timón golpeó en la arena, el trastabillazo fue lo que despertó al adormilado grumete y, a la vez, hizo caer a una banda el barco, no sabemos a cual. *“Y tomó lado hacia la mar traviesa”*²⁹⁵; en este párrafo interpretamos que el barco se situó con la proa al Sureste o al Sur, pues la mar, o sea, la marea creciente venía del Noreste, como luego veremos al describir la última singladura de la “Santa María”.

Las dos o tres veces que Colón dice que se usarán las maderas de la “Santa María” para construir el Fuerte de la Navidad han dado origen a apasionadas discusiones sobre la desaparición de los restos de la Nao, convirtiendo el pecio en una especie de almacén de material sin que nadie haya echado algunas cuentas sobre la cantidad de madera “útil” y “aprovechable” para ese menester. Hemos visto ya la ingente cantidad de troncos de árboles que se precisarían para construir ese pequeño recinto con una empalizada exterior; suponiendo que no hubiese empalizada exterior (cosa poco probable) y que la construcción fuese de ese tamaño mínimo que hemos señalado para que cupiesen las personas y los pertrechos, quizá se le diese forma de torre como había dicho Colón una vez, con una atalaya que permitiese vigilar las cercanías; el trabajo no iba a ser menor, al introducir varias alturas, y tener que hacer troneras o saeteras para la defensa, una escalera interior y construir el pozo para el oro que se rescatase.

A pesar de los miles de indígenas (dejémoslo en cientos) que pudieron trabajar en el Fuerte, y suponiendo que empezasen el mismo día 27, los diez días que se tardó en “terminarla” se hubiesen cumplido el día 5 de Enero. Y ¿cómo supo el Almirante que el 5 de enero estaba terminado todo si se habían marchado el 4 de

²⁹⁵Ibídem.

madrugada? Tal vez trabajasen los pobres indios mientras los castellanos daban órdenes, porque, al igual que con el marinero que fue a buscar la “Pinta” en la canoa esquifada, no me creo que el trabajo duro de cavar zanjas y “*la gran caba*”, incluso la corta de árboles, fuese efectuado por nadie que no fuesen los indios, exceptuando el montaje de piezas un tanto complicadas, procedentes del casco de la “Santa María”, como alguna puerta o ventana.

Aunque es muy aventurado, pues no hay ni un sólo dato que ofrezca el menor apoyo y compartiendo opinión con la Doctora León, quizá fuese aquí cuando comenzaron los abusos y explotación de los pobres indígenas, que habían venido a ayudar y se encontraron tan esclavizados como cuando venían los “caníbales” de las islas de Barlovento. La Doctora León va aún más lejos, sosteniendo que ésta es la razón por la que Hernando Colón no recogió en su “*Historia del Almirante*” la crónica de los días 28 de Diciembre hasta el 4 de Enero, pero es que Las Casas, salta del 28 al 30 de Diciembre y, de éste, al 2 de Enero, y el “Diario” omite los días 29 y 30. Es inevitable preguntarse qué sucedió en esos días, en los que, de una forma o de otra, todos evitan hablar del día 29, como mínimo: nunca sabremos si fue Colón quien eludió contar lo sucedido, si fue Las Casas quien quiso borrar del “Diario” y de su “Historia” algo poco glorioso o si el poco fiable Don Hernando terminó por pretender borrar lo sucedido porque salpicaba poco honrosamente a su padre.

Y es necesario volver a insistir sobre los restos de la nao. Colón nos dice tranquilamente “*que la nave quedó sana como cuando se partió, salvo que se cortó y rajó algo para sacar la vasija y todas las mercaderías,...*”.²⁹⁶ Es decir, además de roto el casco en la obra viva al abrirse los famosos “conventos”, lo que provocó la inundación de la bodega, al menos hasta 180 centímetros de altura sobre la quilla, que luego descendería 60 centímetros hasta llegar al nivel de la bajamar, pero que volvería a subir en la siguiente pleamar aunque no tanto como en la noche anterior; el mismo Colón nos dice que hubo que rajar y cortar para poder sacar la vasija; esto hay que traducirlo en que se debió hacer imposible abrir las escotillas, seguramente por la deformación de las brazolas de las escotillas, o sea, el reborde sobre el que se coloca la tapa, o “cuarteles”, como consecuencia del cambio de asiento y la consiguiente escora.

²⁹⁶Ibídem.

También pudo suceder que, al escorarse el casco, parte de la carga cayese hacia el costado de escora, taponando el acceso por las escotillas. Se añade a esto el hecho de que, al no tener ya el palo mayor, no se podía utilizar como grúa la verga mayor. La de trinquete y la entena de mesana no alcanzaban, y, seguramente, también se arriaron y lanzaron al agua, luego hubo que romper la cubierta para poder entrar y, a mano, ir sacando las botijas de los distintos productos, de los que es probable que algunos se hubiesen caído de sus estibas al escorarse el barco y estuviesen rotos. Y también podía ser que, simplemente una escora de 45 grados hacía impracticable la cubierta, resultando menos arriesgado entrar por un costado.

Una vez vaciada la bodega sería cuando se comenzase a arrancar algunas tablas y piezas del casco, pero siempre, de la obra muerta, porque nadie se juega la vida en un casco inundado, escorado, y en equilibrio inestable sobre las puntas de un arrecife, para rescatar maderas viejas, empapadas de agua y salitre, teniendo enfrente la cantidad de árboles que nos han citado: seguramente llevaría menos esfuerzo cortar un árbol de unos treinta centímetros de diámetro que arrancar un bao de sus durmientes con 45 grados de escora. Se pudo desarmar la tilla, parte de la tolda y de la toldilla, incluidas las tablazones de ambas cubiertas, y la parte del costado que quedase en alto debido a la escora del barco, para aprovechar los clavos y otras piezas metálicas que el herrero podría convertir en clavazón; se pudo arrancar parte de las cubiertas para obtener tablas escuadradas, pero no tenía sentido intentar recuperar el resto: el mero hecho de intentar aprovechar los palos de trinquete y mesana, si es que aún estaban en su sitio una vez desprovistos de sus vergas y jarcia, era un ejercicio arriesgado, al no disponer de la verga mayor para actuar como pluma, pues la caída de los palos podría llegar a provocar el vuelco del casco.

Si vamos más lejos, es decir, si miramos objetivamente las formas de las distintas piezas de un barco podremos comprobar lo poco aprovechables que son la mayoría de ellas: casi todas las piezas tienen alguna curvatura, y por eso, para la construcción naval, se buscaban los árboles adecuados en su forma natural para no tener que forzar la madera. De hecho, sólo los mástiles y las vergas, son elementos rectos, en este caso, redondos, y de las maderas planas, de sección cuadrada o rectangular, quitando las piezas que forman las cubiertas y algunas de los mamparos, bien pocas son completamente rectas.

- El disparo de la lombarda contra el casco

El día 2 de Enero de 1493 según el “Diario”²⁹⁷, el 26 de Diciembre y el 2 de Enero, según la “Historia de las Indias”²⁹⁸ y el 26 de Diciembre (fecha en la que empieza el Capítulo y, sin más referencia, termina y pasa al siguiente, que comienza el 4 de Enero), según la “Historia del Almirante”²⁹⁹, se efectúan disparos de lombarda contra *“lo que queda del casco de la “Santa María”*.

En el relato de Hernando Colón, el Capítulo XXXIV comienza el miércoles 26 de Diciembre pero va mezclando cuanto el “Diario” y la “Historia de las Indias” recogen en esos días, entre otras cosas, el disparo de la lombarda contra el casco, hasta el comienzo del Capítulo XXXV, el viernes 4 de Enero, en que, definitivamente, zarpa de vuelta a España.

La situación es que, cuando Colón decide hacer la demostración de fuerza ante Guacanagarí, están en una playa bien cercana al poblado, quizá en el mismo poblado: Colón ha ido a despedirse, haciéndole algún regalo y aprovechando la ocasión para que vea el efecto de las lombardas, aunque según Las Casas y Hernando Colón ya habían visto los disparos de una lombarda y de una espingarda. Colón, el día 2 de Enero, ordena armar una lombarda y tirar al costado de la nao que estaba “en tierra”, (embarrancada en el arrecife pero no llevada a “tierra”, como se ha pretendido interpretar este párrafo, y del que volveremos a hablar); *“y vido hasta donde llegó la lombarda y como pasó el costado de la nave y fue muy lejos la piedra por la mar”*³⁰⁰.

*“...antes de que la nao se deshiciese había hecho asestar una lombarda al costado de la nao, la cual pasó todo el costado della y de la otra parte muchos pasos, fue la piedra por la mar”*³⁰¹. Y dice Hernando Colón *“hizo disparar una lombarda al costado de la nave, que atravesó a ésta de una banda a otra, y la pelota cayó al agua...”*³⁰².

²⁹⁷ COLÓN, C. (2006). Op. Cit. 2 de Enero de 1493.

²⁹⁸ LAS CASAS, B. (1986). Op. Cit. Caps. LX y LXIV.

²⁹⁹ COLÓN, H. (1988). Op Cit. Cap. XXXV.

³⁰⁰ COLÓN, C. (2006). Op. Cit. 2 de Enero de 1493.

³⁰¹ LAS CASAS, B. (1986). Op. Cit. Cap. LXIV.

³⁰² COLÓN, H. (1988). Op. Cit. Cap. XXXV.

En todos los casos una lombarda había sido disparada contra el casco de la nao y la pelota había ido muy lejos por el otro lado, incluso se había visto el pique de la pelota de piedra en el agua. El alcance máximo de una pequeña lombarda como las que podía montar la “Santa María”, no podía llegar a más de setecientos a ochocientos metros: mil, como mucho y con un tiro perfecto, es decir, la distancia existente entre el casco varado en el arrecife y algún punto de la costa, probablemente el más cercano, que sería donde se habría ido depositando el material al desembarcarlo y, por eso, se encontraban allí las lombardas, a la espera de su traslado al fuerte. Las lombardas ¿se habían recuperado del agua o es que no se habían tirado por la borda?

El poblado de Guacanagarí, al que había ido Colón a despedirse y donde, después de las demostraciones de poder de la artillería y de la escaramuza que montó, *“llevólo el Almirante a comer consigo a la mesa donde estaba aposentado, y a los otros que iban con él.”*³⁰³, lo que parece querer decir que Colón, en este caso, estaba aposentado en una casa de ese poblado, probablemente, una de las que servía de almacén. Pero, el naufragio ocurrió a legua y media del poblado, es decir, de cinco a seis kilómetros, o sea, a hora y media andando. La explicación quizá esté en que no estaban en el poblado, sino en las casas de la playa, más bien misérrimas chozas, donde se descargó provisionalmente el material desembarcado y se dejó el ancla, casas, que fueron vistas por Chanca, y donde, quizá, se hubiesen dejado las lombardas y las pólvoras, con la vigilancia ofrecida por Guacanagarí.

En la Figura 1 se han representado todos los datos que proporciona el Doctor Chanca en el Capítulo 12 de su “Carta al Cabildo de Sevilla”³⁰⁴; se han tomado las distancias indicadas en la dirección más lógica posible ante el objetivo que se planteaban a cada momento. En función de esas distancias y de las posibilidades que ofrecían los fondos marinos para surgir y la línea de costa para ser atracada, se han deducido posibles zonas de fondeo, sin olvidar nunca que eran 17 barcos los que llegaron, y aunque doce de ellos eran carabelas bien pequeñas no dejaban de necesitar un radio mínimo de dos veces y media su eslora, alrededor del ancla para virarse aproando al viento, como hacen todos los barcos del mundo que estén fondeados con un ancla, por proa.

³⁰³ COLÓN, C. (2006). Op. Cit. 2 de Enero.

³⁰⁴ ÁLVAREZ CHANCA, D .Dr.(1994) Op. Cit.

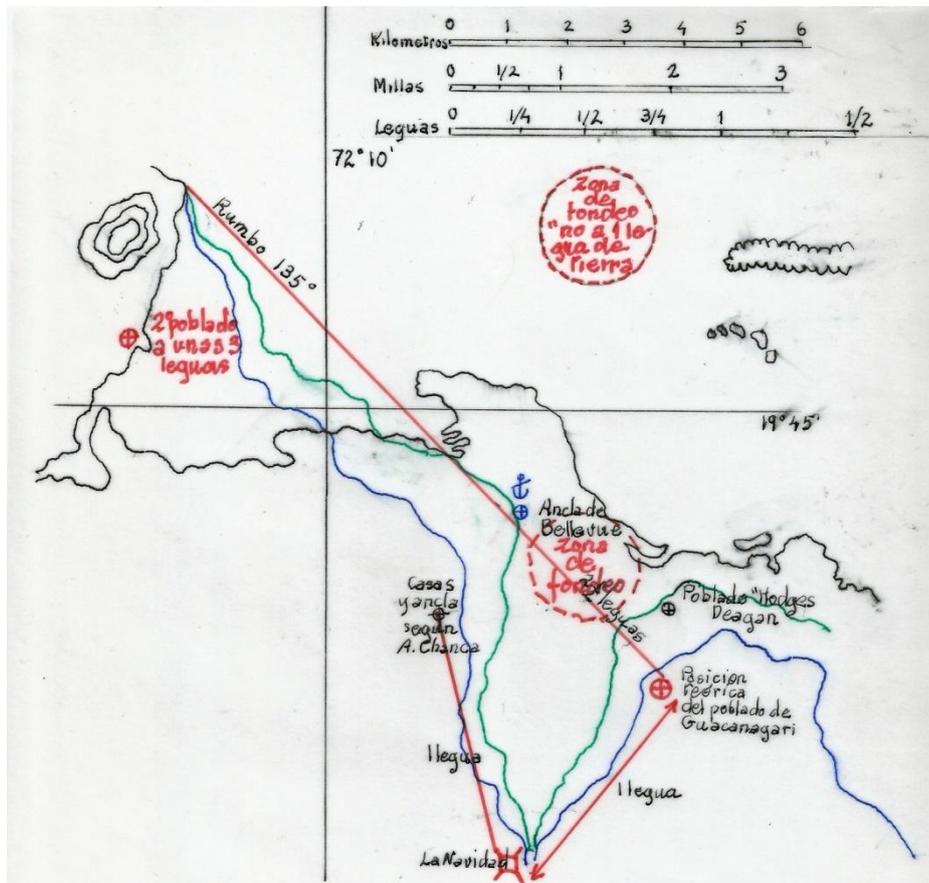


Fig. 1 Datos y distancias descritos por el Dr. Álvarez Chanca en su Carta al Cabildo de Sevilla. Dibujo de la autora.

Se ha determinado así un área de fondeo *no una legua de tierra*³⁰⁵, de más de una milla, o casi media legua, de diámetro, bien al Norte de los bajos en los que se perdió el barco; Colón hizo disparar dos lombardas en ese atardecer cargado de negros presagios, disparos que no tuvieron respuesta. Al siguiente día, Colón ordenó que saltaran a tierra y fuesen a ver qué sucedía; no sabemos si *el lugar donde solían estar*,³⁰⁶ se refiere a las casas del poblado o al Fuerte, aunque parece más el Fuerte, ya que, a continuación, nos dice *halláronle quemado un*³⁰⁷ *cortijo algo fuerte con una palizada*.

Desde la muy probable zona de fondeo hasta el Fuerte situado en el fondo del estuario del Grande Rivière du Nord hay más de 2,5 leguas, es decir, dos horas y media de remo. Además, desde el lugar de fondeo apenas se vería pues la distancia

³⁰⁵ *Ibíd.* Cap. 11.

³⁰⁶ *Ibíd.* Cap. 12.

³⁰⁷ *Ibíd.* Cap. 12.

está en el límite de la depresión del horizonte, y sólo se podría haber sospechado el lugar si se hubiese levantado alguna columna de humo.

Al día siguiente el Almirante decide, ¡por fin!, bajar a tierra e ir a ver lo sucedido, comprobando, desgraciadamente, que cuanto les habían contado era cierto. Colón no se olvida de *catar todo el terreno donde los cristianos estaban fortalecidos, porqu'el los avía mandado que desque toviesen alguna cantidad de oro que lo enterrasen.*³⁰⁸

Marchan por la costa cerca de *una legua hasta un poblado donde avía siete u ocho casas, las cuales...*³⁰⁹ Se ha situado el poblado original de Guacanagarí siguiendo los datos obtenidos del Primer Viaje, y estas chozas, situadas a una legua, según Chanca, del Fuerte de la Navidad. Igualmente, se ha trazado una segunda zona de fondeo, en la boca del estuario, a donde pudiera haber ido a fondear la Capitana y algún barco más, pero no todos, por ser más pequeña.

En esas chozas que describe Chanca aparece *un ancla de la nao que el Almirante avía allí perdido el otro viaje,*³¹⁰ además de otras cosas. Volvieron (a los barcos) pasando por el Fuerte y se encuentran con la carabela en la que había ido Melchior en busca de algún puerto³¹¹; una vez más, no nos han dicho en qué dirección fue esta carabela, aunque da la sensación de que fue hacia Levante y, tal vez, el muy buen puerto que dijeron haber encontrado fuese Bahíajá, llamado más tarde Puerto Del Fin y que acabó siendo Port Dauphin con los franceses. Tras ser informado por la gente de la carabela de donde estaba Guacanagarí en su nuevo poblado, Colón decide visitarle al día siguiente, en un lugar que estaba a unas tres leguas de allí *con cincuenta casas*³¹², pues el propio Chanca dice que tardaron tres horas en llegar y que iban vestidos de gala.³¹³

Lo importante de la situación anterior, reflejada en el Mapa de la Figura 1, está en el error de Colón al trazar su dibujo. Basta un pequeño deslizamiento hacia el Norte para que la posición del ancla de Bellevue y la del poblado excavado por Hodges y Deagan se encuentren sobre tierra, en posiciones aceptables de situación.

³⁰⁸ *Ibidem.* Cap. 12.

³⁰⁹ ÁLVAREZ CHANZA, D.Dr.(1994) *Op. Cit.* Cap. 12.

³¹⁰ *Ibidem.* *Op. Cit.*

³¹¹ *Ibidem.* *Op. Cit.* Cap.13.

³¹² *Ibidem.* *Op. Cit.* Cap13.

³¹³ *Ibidem.* *Op. Cit.* Cap 13.

El poblado taino es de época colombina, luego no podía estar sobre costa acrecida pues por muchas riadas que hubiese no había dado tiempo a que se consolidase el terreno. Y con estos nuevos supuestos hemos trazado la costa con una línea verde que cumpliría con la hipótesis que puede ser deducida de los hallazgos.

Volvamos al día 2 de Enero de 1493, día en el que con la intención de salir inmediatamente, hay que pensar que en las chozas o casas cedidas por el cacique, ya estaban allí depositados casi todos los pertrechos y víveres, a la espera de poder trasladar todo al fuerte.

Sobre el impacto del proyectil sobre los restos del casco hay que decir que, si se había aprovechado todo lo que se dice, poco debía quedar. Por otra parte, todos coinciden en que se vio pasar la pelota y fue a la mar muchos pasos: que el proyectil pasó de banda a banda no hay duda, pero lo hizo por encima, porque dos costados de roble gallego de ocho a diez centímetros de espesor y separados de seis a ocho metros uno de otro, no los atraviesa una pelota de piedra toscamente labrada, sin la menor aerodinámica y con vientos enormes en el ánima de la pieza. Si hubiese hecho impacto en el costado visto, tal vez se hubiese clavado y, entonces, se habrían visto saltar las astillas, pero si se vio el pique en la mar, es porque no hubo nada que detuviese a un proyectil tan débil. Quizá pasase entre los barraganetes que quedasen aún sin desmontar, dando la sensación de “pasar” a través del casco y luego, caer al agua.

En cualquier caso, del casco de la “Santa María” no vuelve a hablarse, ni en el tiempo que permanecieron aún en La Española, hasta el 4 de Enero de 1493, ni después, al regreso en el Segundo Viaje. Es muy probable que el primer temporal serio que se desatase en la Bahía lo arrancase del arrecife y se hundiese a uno u otro lado del mismo, probablemente hacia dentro, hacia el costado Sur, porque los temporales del Norte son los de mayor probabilidad, además de los más fuertes, lo que nos lleva a pensar que es más probable que los restos del barco estén hacia el Sur de la restringa.

Y esto nos lleva a especular con la posible postura de los restos del casco junto al arrecife. Si el casco se había vaciado por completo, quiere decir que sólo quedaba el lastre fijo, cementado entre las cuadernas y la quilla, y el lastre móvil, si es que se había cargado alguno para asentar el barco a medida que se gastaban

viveres y mercaderías. Al ser arrancado el casco del arrecife pudo deslizarse “despacio” y caer en su posición natural, quedando con el lastre abajo, o bien, caer de costado, con el muy probable arrancamiento y deslizamiento del lastre sobre el costado que quedase abajo.

Una situación posible aunque no probable, está en que el casco se diese la vuelta durante la caída y quedase con la quilla arriba, aunque para esto sería preciso que se hubiesen cortado el trinquete y el mesana, cosa muy probable; en este caso, el lastre se habría desprendido de la sentina y habría caído sobre el “techo”, o sea, lo que quedase de la cubierta principal. La posibilidad de que hubiese quedado inclinado en el sentido de la eslora, apoyado de proa inclinado sobre el camellón o al revés, es inexistente, pues la profundidad de cuatro o cinco brazas habría dejado fuera la proa o la popa, al ser más larga la quilla que la profundidad.

Como consecuencia de esas maniobras de caída del casco será preciso examinar muy detenidamente la pluma de contaminación que habría creado el casco al llegar al fondo, derramando y esparciendo no sólo el lastre sino los centenares de pequeñas piezas que el barco arrastraría consigo. Por estas razones, creo que bajo la costa de la Bahía de Cabo Haitiano, hoy colmatada hasta extremos increíbles, quedan bastantes más restos de la “Santa María” de lo que pueda pensarse.

Siempre me he preguntado a donde pudieron ir, no sólo las piezas verdaderamente pesadas, como las lombardas o los falconetes (que es casi seguro que también los había) y sus municiones, sino herramientas como el yunque, la fragua o la rueda de afilar; la gente del Segundo viaje de Colón que participó en las correrías por el interior de la Isla, después de la fundación de Isabela pudo encontrarlas, pero no hay ninguna noticia sobre ello, como la del hallazgo del codaste³¹⁴, o la del cazuelo de hierro³¹⁵, encontrados en la Isla de Guadalupe el 4 de Noviembre de 1493; es muy probable que fuesen encontradas y, por supuesto, incorporadas a los pertrechos, de por sí, siempre escasos. ¿Excavarían los restos del Fuerte de la Navidad los habitantes de Puerto Real? Habían transcurrido once y diez años, desde el naufragio y desde el regreso, respectivamente.

³¹⁴ LAS CASAS, B. (1986). Op. Cit. Cap. LXXXIV.

³¹⁵ COLON, H. (1988). Op. Cit. Cap. XLVII.

Surge la pregunta de si entre los fundadores y primeros ocupantes de Puerto Real que llegaron con Ovando no iría alguien que hubiese ido con Colón en el Segundo Viaje, o, al menos, hubiese tenido noticias de los sucesos de La Navidad, porque eso habría sido una señal para iniciar una búsqueda de restos en aquel área.

Hay otro material del que deberíamos tener noticias, pero no las tenemos: son las armas de fuego portátiles y las pólvoras. Según los relatos, muy incompletos, hubo un grupo de españoles que se fue hacia donde creían que estaban las minas, llevándose algunas mujeres; es muy probable que se llevasen algunas espingardas y alguna cantidad de pólvora y que todos los que quedaron por allá se hiciesen con algún arma de fuego. Es significativo que, cuando relatan a Colón cómo murieron Arana y los otros y cómo se incendió el fuerte, nadie cita alguna explosión provocada por el incendio, al alcanzar éste la pólvora, fenómeno que habría provocado la sorpresa y el pánico de los asaltantes, y que no habría dejado de ser relatado a Colón; claro que, pensando en el desbarajuste que debió ser aquello, habría que pensar si la pólvora no estaba mojada por falta de cuidado, en un territorio en el que, prácticamente, llueve todos los días durante la estación lluviosa.

3. Fuentes Arqueológicas

No puede decirse que sean abundantes los restos arqueológicos diseminados por la parte Oeste de la Plain du Nord, debiendo limitarnos a ordenarlos en unos cuantos bloques, que son los que nos proporciona el orden cronológico de los textos en los que se citan una serie de hallazgos fundamentales para el tema que nos ocupa y otros de menos importancia. La obra de M. L. Moreau de Saint-Mèry,³¹⁶ el cultísimo Intendente francés que dejó escritos tres monumentales tomos de Historia de Haití, que, por su extraordinario interés, hemos resumido en unas pocas páginas, seleccionando los párrafos que tienen un valor especial para nuestro trabajo, y no sólo en cuanto a la parte geográfica sino también en cuanto a la arqueológica.

Distintos trabajos del Pastor Metodista Norteamericano William Hodges,³¹⁷ ya fallecido, que supo unir su actividad profesional de misionero y médico, con los de prehistoriador y arqueólogo. Residió durante casi treinta años, junto a su esposa y su hija en Limbé, donde fundó un pequeño Museo, llamado de Guayabá. Fue el

³¹⁶ MOREAU DE SAINT-MÈRY, M. L. (1984). Op. Cit.

³¹⁷ HODGES, William. (1985) *The Search for La Navidad*. Cap Haïtien. Musée de Limbé.

descubridor de un poblado, que él daba por ser, probablemente, el de Guacanagarí, y también, del de “Puerto Real”; autor de numerosas publicaciones sobre la Prehistoria y la Protohistoria de Haití y que me facilitó cuanto estaba en su mano.

Trabajos de la Arqueóloga Norteamericana Kathleen Deagan³¹⁸, de la Universidad de Florida, que excavó en 1982 el presunto poblado de Guacanagarí y que elaboró algunas teorías sobre la localización del Fuerte de la Navidad,³¹⁹ que publicó en España en la Revista de Indias.

Trabajos variados tanto por la categoría de los investigadores como por los medios empleados y los resultados. El Almirante USA S. E. Morison³²⁰, que repitió el Primer Viaje en 1939 y a quien la Segunda Guerra Mundial le impidió celebrar el 450 aniversario del Descubrimiento, dejó un documentadísimo libro con buena parte del texto convertido en novela romántica de aventuras. Marion y Edwin Link en 1958³²¹ y Fred Dickson³²² en 1967, buceadores pero no arqueólogos, descubrieron distintos materiales, hoy desaparecidos. El Profesor Mauricio Obregón³²³ construyó su teoría sobre la situación del Fuerte de la Navidad, situándolo bajo las ruinas de Puerto Real, etc.

La Teoría del Profesor Demetrio Ramos³²⁴, presentada y estudiada ampliamente en la obra citada y que será analizada detenidamente.

Como premisa a todo cuanto se va a exponer a continuación es preciso hacer unas puntualizaciones sobre la utilización de estos pequeños yacimientos arqueológicos y su conexión con el naufragio de la “Santa María”: ninguno de los autores citados en ninguna de sus obras habla de los restos de la nao “Santa María” porque lo que tratan todos es de situar el Fuerte de La Navidad, a sabiendas de que fue quemado dos veces, saqueado, seguramente, una y que nunca tendremos la certeza de que fue terminado. Y sobre los pocos datos que nos proporcionan las

³¹⁸DEAGAN, Kathleen. (1987) *Searching for Columbus*. National Geographic. Washington. Vol. 172.

³¹⁹DEAGAN, Kathleen. (1987) *El impacto de la presencia española en La Navidad*. Revista de Indias. Madrid. Vol. XLVII. Nº 181.

³²⁰MORISON, S. E. (1945). *El Almirante de la Mar Océana*. Buenos Aires.

³²¹LINK, Edwin L. (1965) *National Geographic*. Washington . nº 127.

³²²LA VANGUARDIA.(25-7-1968). Artículo sobre posible hallazgo de la “Santa María” por Fred Dikson.

³²³OBREGÓN, Mauricio. (1991) *Colón en el Mar de los Caribes*. Bogotá. Uniandes. Ediciones Tercer Mundo.

³²⁴RAMOS PEREZ, D. (1989) .Op. Cit.

fuentes y la situación geográfica de esos restos arqueológicos del Fuerte y del poblado de Guacanagarí, trataremos de situar el pecio.

- Description Topographique, Phisique, Civile, Politique et Historique de la Partie Française de l'Isle Saint-Domingue.

Esta Monumental obra de M. L. Moreau de Saint-Mèry, ya utilizada anteriormente en el Capítulo “ESTUDIO GEOGRÁFICO DE LA ZONA”, fue terminada en 1789, pero su autor, que había regresado a Francia terminada su misión como Intendente, se vio obligado a huir del Terror de la Revolución Francesa, a la que había mostrado claramente sus simpatías como hombre ilustrado que era, huyendo a los Estados Unidos y estableciéndose en Filadelfia donde la publicó en 1797. La obra contiene una detalladísima descripción del Haití colonial que él había vivido, como ha quedado dicho en el Estudio Geográfico. La sorprendente inexistencia de un índice y la articulación del texto por parroquias han obligado a la lectura y extracto de más de setecientas páginas, pero su aportación es importantísima, al tratar algunos aspectos muy particulares con gran detalle.

Aporta igualmente muy interesantes datos arqueológicos, algunos básicos, para situar el naufragio de la “Santa María”, aun cuando alguna de sus teorías sobre aquellos momentos históricos son insostenibles a la luz de otra documentación disponible hoy. El contacto va a realizarse entre una civilización completamente desarrollada en el siglo XV y unos 2.000 indígenas tainos, según Colón, en un estadio cultural que aún no conocía los metales (el oro nativo no es más que un material decorativo y, lo mismo que el cobre, no cuenta a efectos culturales técnicos), ni la rueda ni los productos textiles, ni la agricultura sedentaria ni la ganadería, pues tan solo siembran algunos ñames por el procedimiento de incendiar la parcela antes de sembrar en un agujero. No hay apenas textiles para tejidos aunque si trenzan el algodón para hacer las hamacas, pero tampoco se habla de pieles: simplemente van desnudos y tiene que haber, forzosamente, algo de cestería. Las armas descritas no pueden ser más rudimentarias y todo rezuma primitivismo, como cita el Doctor Chanca en varias ocasiones tras el Segundo Viaje. Parece haber una contradicción entre ese primitivismo y esa población tan “bien aderezada de calles”, como cita Colón en varias ocasiones.

- El Ancla de Bellevue Fournier

Entre las noticias importantes que nos transmitió Moreau, quizá, la más interesante sea la del hallazgo de un ancla en la Habitation “Fournier de Bellevue” (Mapa nº 13), hacia 1780. Parece ser que al construir un canal para un molino en los talleres de la “Habitation” apareció esta ancla de características castellanas del siglo XV, y que fue medida por el propio Moreau, dando nueve pies y dos pulgadas de caña, con un enorme desgaste en el arganeo (Fotografía nº 95). La profundidad a la que apareció fue de cuatro pies. El propio Moreau expresa ciertas dudas sobre que corresponda a la Santa María pues estaba convencido de que el naufragio había sido bastante más al Este, prácticamente en Caracol (en francés Limaçon); el problema está en que Moreau no conocía otra historia que la de Herrera, y por eso se empeñaba en situar La Navidad en el Puerto de Caracol. Probablemente, y por la forma del relato, Moreau “no vio extraer el ancla” sino que le avisaron del hallazgo, y por eso no nos dejó dicho cómo era el fondo sobre el que se encontraba, si de arena marina o de aglomerado de aluviones, que, para nuestro trabajo, hubiese sido un dato interesante.

“Se ha encontrado en la Habitation Fournier de Bellevue, a 900³²⁵ toesas de la mar y a cuatro pies de profundidad (120 centímetros) un ancla, cuya caña, medida por mí tenía nueve pies y dos pulgadas de largo. Yo estoy muy inclinado a pensar que esa ancla pueda ser una de las de la carabela “Santa María”, que mandaba Colón, perdida en la noche del 24 al 25 de Diciembre de 1492, con viento del Norte. El naufragio parece haber sucedido en el fondeadero de Limonade. Según Herrera, la carabela fue arrastrada por las corrientes y Colón hizo decir a Guacanagarí que había varado a legua y media del pueblo del cacique. Las dimensiones de este ancla de fabricación española, de longitud proporcional al grosor, cuya herrumbre ha hecho disminuir su espesor, como ha sucedido en el reducido arganeo en que acaba la caña y el hecho de aparecer en un lugar histórico parecen apoyar esta opinión”.

“Aceptando la hipótesis y llevando la fecha de la pérdida del ancla hasta aquel año, es sorprendente la inmensa cantidad de limo que ha transportado el río, convirtiendo en tierra cultivable la rada donde el barco estuvo varado o, al menos,

³²⁵ En metros, 1773.

la orilla a la que fue transportada el ancla, puesto que, según Colón, todos los pertrechos del barco fueron salvados. La sorpresa es menor si atendemos a la frecuencia de los desbordamientos de este río y la inmensa cantidad de tierra y arena que arrastra desde las montañas a la mar”. “Hace cincuenta años la Fossée era navegable hasta el vado de las Habitaciones Walsh y Adhenet, distantes más de una legua de la mar. Se atribuyen sus aluviones a la deforestación de los montes que viene sucediendo en los últimos tiempos.”³²⁶

El ancla siguió en el suelo, donde había sido encontrada, hasta que en 1892 el Señor Saint-Martin Dupuy la trasladó a Puerto Príncipe ³²⁷ según recogió el Periódico “Le Moniteur” de fecha 15 de Octubre de 1892. Antes, el ancla había sido enviada a Chicago, a la Exposición Universal de 1892. El ancla fue reconocida por técnicos del máximo prestigio, entre ellos, el Ilustre Capitán de Navío, historiador y académico D. Cesáreo Fernández Duro, que procedió a su reconocimiento y una vez informada y confirmada como correspondiente a la “Santa María”, el Gobierno Haitiano levantó un Monolito conmemorativo del hecho (en el probable lugar de su hallazgo) (Mapas nº 92,93 y 96), pero que ofrece algunas dudas sobre la exactitud del lugar que ocupa por la sencilla razón de que fue erigido 110 años después del hallazgo del ancla: en cualquier caso, el error en la situación no alcanzaría más de una decena de metros. No obstante, no deja de ser una importantísima referencia para situar el punto de varada, aplicando los suficientes márgenes de error.

La pregunta, ahora, es la de qué ancla era esa. Podría ser la que encontraron en el Segundo Viaje, citada por el Doctor Diego Álvarez Chanca, “*e un ancla de la nao qu’el Almirante avía allí perdido el otro viaje*”³²⁸ y que, según el propio Chanca, se encontró cerca de una legua de las ruinas del fuerte de la Navidad y, lógicamente, en la playa. Los datos de Moreau dicen que la de Fournier de Bellevue estaba a 900 toesas de la playa y 120 centímetros de profundidad, datos que, “a priori”, se acercan notablemente a lo observado a simple vista sobre la progradación de la costa.

Inmediatamente se nos ocurre preguntarnos cómo pudo llegar a la playa un ancla de casi tres metros de caña, unos dos metros de cepo y más de trescientos kilos

³²⁶MOREAU, M. L. (1984). Op. Cit. Los párrafos en cursivas han sido tomados literalmente; no obstante, en este Capítulo de Fuentes Arqueológicas se discutirán todos los datos aportados por Moreau.

³²⁷HODGES, W. (1983)*The Search for La Navidad.Explorations at En-Bas-Saline*.Limbé. Haiti.

³²⁸ÁLVAREZ CHANCA, D. (1984) Op. Cit. Cap.12.

de peso. En principio, se podría suponer que, al ordenar alijar la cubierta, se lanzase por la borda cuanto significaba un peso grande a simple vista, como eran las anclas, pero esas anclas, que hasta ese momento iban estibadas en sus lugares reglamentarios, ¿se dejaron caer sin más, a sabiendas de que estaban entre unos arrecifes y que la profundidad sería muy escasa, lo que significaba poder recuperarlas fácilmente?

Eso no lo podía saber Colón hasta que amaneciese y no se puede perder un ancla alegremente en un lugar en el que se sabe a ciencia cierta que no hay posibilidad de reponerla; pero la maniobra de fondear, sin ser lenta, requiere tenerla un poco preparada. ¿Se podía hacer en la “Santa María” un fondeo de emergencia? Es de suponer que sí, pues un ancla no es un elemento de seguridad para el final de una navegación, sino también, un sistema de inmovilización del barco ante una emergencia. Es, pues, seguro que las anclas irían trincadas contra las amuras mediante las bozas, con el cable perfectamente adujado bajo la tilla y que, con un solo golpe de hacha sobre las bozas, el ancla caería por su peso arrastrando el cable a través del escobén.

Si el ancla de Bellevue fuese una de ellas, los restos de la “Santa María” estarían allí mismo, pues las anclas habrían caído en vertical junto al costado del barco y, hasta es probable, que se hubiesen encontrado los restos de la nao al excavar el canal para el molino que cita Moreau, o al hacer otras obras de acondicionamiento de los “ingenios” instalados en aquellas fincas. Lo que sí es admisible es la profundidad, los cuatro pies que cita Moreau, pues el ancla pudo caer sobre algún punto del arrecife que no tuviese más que esa escasa braza de fondo, poco menos que el probable calado de la nao, ser recuperada y trasladada a la playa.

- El desembarco de la carga de la “Santa María”

En mi opinión, esta ancla fue llevada a tierra, es decir, al punto más cercano de la costa durante el desembarco del material de la nao. Por muy bien que organizaran la descarga Colón y sus subordinados, auxiliados por innumerables indios que no entendían lo que se les decía, éstos, con su mejor buena voluntad, simplemente tratarían de cargar las canoas con toda rapidez y llevar el material a la playa más cercana, porque lo único que comprendían era que había que poner a salvo cuanto hubiese en el barco, y en ese involuntario desbarajuste los indios cargaron con

el ancla que podía estar a ciento veinte centímetros de profundidad y ser completamente visible, o encontrarse a la pendura en el escobén, con lo que bastaba cortar la entalingadura del cable para poder llevársela, o, incluso, estar trincada a son de mar en la amura, lo que tampoco era ningún problema para desaferrar y arriarla sobre una canoa.

Trescientos kilos no son un peso excesivo para ser manejado a mano, sin aparejos, por diez o doce indios con una canoa, aunque sí un poco complicado debido al cepo de madera atravesado bajo el arganeo; al llegar a la playa, y sin que nadie les dijese nada, se limitarían a dejar en la arena el extraño artefacto y continuarían con el salvamento. No sabemos si el ancla que encontraron Colón y Chanca en la orilla tenía cepo; desde luego, once meses al aire libre no son tiempo suficiente para que se pudra y rompa un robusto madero de roble, de una sección de más de un palmo cuadrado, formado por dos piezas atochadas por zunchos de hierro.

No tenemos datos acerca de cómo se organizaron los movimientos desde el pecio a tierra, pero no olvidemos que el poblado de Guacanagarí estaba a legua y media (de cuatro o seis kilómetros) del banco en el que habían naufragado, mientras que la “tierra más cercana” no estaría a mucho más de media milla, probablemente, bastante menos, pensando en el alcance del tiro de la lombarda que, más tarde, le dispararía Colón. Podemos interpretar que de lo que se trataba era de que los materiales llegasen a tierra rápidamente: *“y así se hizo y se descargó todo lo de las cubiertas en muy breve espacio: tanto fue el grande aviamiento y diligencia que aquel Rey dio.”*³²⁹.

Si interpretamos la palabra “cubiertas” en su verdadero sentido, hay que reducirlas a la principal, más la toldilla, en popa y la tilla, en el castillo de proa; no parece referirse a la bodega, que, al fin y al cabo, es otra cubierta, aunque sea interior. *“Concluye el Almirante diciendo que de todo lo que en la nao había no se perdió una aguja, ni tabla, ni clavo, porque ella quedó sana como cuando partió, salvo que se cortó y rajó algo para sacar la vasija y todas las mercaderías, y pusiéronlas todas en tierra y bien guardadas ,como está dicho ”*³³⁰.

³²⁹ COLÓN, C. Op. Cit. 25 de Diciembre, día de Navidad.

³³⁰ *Ibidem*. Miércoles 26 de Diciembre.

Estas dos referencias nos llevan a pensar que, el día 25, en efecto, se descargaron las cubiertas del material que no había sido arrojado al agua en el momento de aligerar, si es que se llegó a tirar alguno en medio de la confusión: piénsese que ese material era, precisamente, el más pesado: cuatro anclas, de 300 a 400 kilos, entre ellas, la fornasesa, ésta de 600 a 800 kilos, bien estibada en el combés, dos o cuatro lombardas con sus afustes, sólidamente trincados a cubierta, dos o cuatro falconetes, barricas para agua potable, vergas de repuesto y madera preparada para eso mismo, jarcia fija y de labor, motonería, entre la cual podrían encontrarse aún las vigotas, cadenotes y los obenques del mástel, el fogón, etc. incluso el propao del palo mayor, si es que lo tenía, material que era preciso manejar por bastantes hombres y en malas condiciones, con la cubierta inclinada, quizá, medio inundada y resbaladiza, y sin aparejos para elevar el material desde la bodega, por no estar el palo mayor y su verga, y ser muy difícil, con la cubierta inclinada, instalar un lanteón o similar aparejo de fortuna.

Me inclino a pensar, pues, que el día 25, como dice el “Diario”, se llevó a tierra ese material pesado y, además, se llevó al punto más cercano en tierra, donde *“Y él, con su persona (el Rey Guacanagari), con hermanos y parientes, estaban poniendo diligencia así en la nao como en la guarda de lo que sacaba a tierra, para que todo estuviese a buen recaudo.”*³³¹. Y añade unos párrafos más adelante *“Mandó poner todo junto con las casas, entretanto que se vaciaban algunas casas que quería dar, donde se pusiese y guardase todo; mandó poner hombres armados en rededor de todo, que velasen toda la noche”*³³².

Creo que la distinción entre unas y otras casas está clara: las de la playa en la que dejan, además del ancla, otro material de cubierta, son las que encontraron Colón y el Doctor Chanca, a quien tanta repugnancia le produjo al ver su mísero aspecto, mientras que las otras casas son las del poblado : y dijo el rey : *“que había dado a los cristianos que estaban en tierra dos muy grandes casas, y que más les daría si fuesen menester, y cuantas canoas pudiesen cargar y descargar la nao, y poner en tierra cuanta gente quisiese; y que así lo había hecho ayer, sin que se tomase una migaja de pan ni otra cosa alguna”*³³³. Luego hubo dos descargas, la del día 25 y la del 26,

³³¹Ibíd. Martes 25 de Diciembre.

³³²Ibíd.

³³³Ibíd. 26 de Diciembre

y la segunda fue la que se hizo sobre el poblado, donde les habían dado dos muy grandes casas y adonde debieron llevar todos los víveres, pertrechos, armas y municiones, mercaderías y ajuares particulares, aunque sospecho que Colón no llegó a instalarse en tierra y, desde el primer día, se fue a vivir a la “Niña”.

Hay un detalle, desde luego, muy subjetivo: da la sensación de que Colón tiene miedo de que los indios (¿o los españoles?) le roben cosas y, cada vez que comprueba que no ha sucedido así, nos repite que no faltó una agujeta ni tomaron una migaja de pan; no parece que los indígenas se encontrasen en situación de carencia alimenticia y que con lo suyo tenían bastante, al igual que le sucedía a los españoles en materia de alimentación. Otra cosa es la sensación de los indios ante los objetos desconocidos, a los que, inmediatamente, podían aplicar la condición totémica y cualquier cosa podía pasar a la categoría de objeto de “culto”. En el caso de los españoles, no veo más que el deseo de recoger ocultamente alguna cantidad de oro para esconderlo y evadir el quinto real o el sistema de reparto acordado, que tan inteligentemente había puesto en marcha Martín Alonso Pinzón, como se supo más tarde, cuando se reunieron con la “Pinta”.

- “El Castillo de Colón”

Cuando el Almirante, en su Segundo Viaje, llega a la Bahía el 27 de Noviembre de 1493, la flota fondea, probablemente, lejos de la vista del Fuerte de Navidad, pero no se acercan por estar anocheciendo y tenerle justificado miedo a los bajos; hicieron varios disparos de lombarda pero no hubo respuesta. Quizá Colón ordenó temporejar a cada barco. Esa misma tarde-noche se acercan algunas canoas con indios, que sólo querían hablar con el Almirante y empezaron a dar malas noticias.

El jueves 28 de Noviembre la flota entró y fondeó en el llamado Puerto de Navidad, es decir, el estuario del Grande Rivière du Nord, a unos dos kilómetros al Norte del actual Pont Parois y vieron las ruinas quemadas de la pequeña fortaleza. Según Moreau, el Fuerte estaba en la Habitation Fournier de Varenne, en Roucou y era perfectamente visible desde el embarcadero de Limonade que, en tiempos de Moreau, podemos suponer que ya había habido una progradación de la costa equivalente a las novecientas toesas de la distancia del ancla a la línea litoral. Los

pasos de Colón están mejor contados y con mucho más detalle por el Doctor Chanca que por Herrera.

Hay un detalle en Hernando Colón al relatar este episodio: *“el Almirante salió a tierra, con gran dolor de ver las casas y la fortaleza incendiadas; que en la plaza, sólo quedaban de las cosas de los cristianos, cajas rotas y otras cosas semejantes, cual en tierra devastada y puesta a saco”*³³⁴. Al hablar a la vez de las casas y de la fortaleza da la sensación de estar unas junto a la otra, lo que no es cierto; de lo que no hay duda es de que el pobre Guacanagarí pagó caro, él y su gente, el haber dado tan amistosa acogida a los cristianos, sufriendo la destrucción de su poblado, el de las calles tan bien arregladas y teniendo que irse a otro emplazamiento a unas tres leguas al Leste. Lo que no olvida Colón es abrir el pozo y tratar de recuperar el oro que pudiese haber.

Moreau reconoció este presunto “Castillo de Colón” situado en las orillas del Rivière Fossé y expresa su sorpresa porque, según Herrera, el Fuerte era una construcción de madera y Moreau se encontró con que había una especie de cimentación de “Pierre aiman” y de ladrillos de grandes dimensiones (incluso dice haberse llevado uno con unas marcas); no parece ser muy probable que esta construcción sea coetánea de Colón, fundamentalmente, porque no tuvo tiempo de preparar un horno lo suficientemente grande para fabricar ladrillos, aunque sólo fuesen para la cimentación. No hay noticia de que se instalase ningún horno de ladrillos, ni siquiera después, tras establecerse cerca Puerto Real, que, lógicamente, tuvo que construir alguno.

Yo he visitado esas ruinas y pienso que los ladrillos son franceses o, mejor dicho, hechos al estilo francés y con la técnica francesa, pues el mismo Herrera³³⁵ cita el detalle de que cuando Colón abandona la bahía el 7 de Diciembre de 1493 dice que ni el sitio era bueno para asentar, ni había material de construcción, y, por si fuese poco, llevaban encima la impresión de la muerte de los treinta y nueve compañeros, aunque no hubiesen aparecido ni la mitad de los cadáveres.

El hecho de que los indios tainos tuviesen una alfarería elemental de vasijas y figurillas religiosas de tierra cocida no da pie a que dispusiesen de ladrillos para

³³⁴ COLÓN, H.(1988). Op. Cit. Cap. L.

³³⁵ HERRERA, A .de. (1991) Op. Cit. Década I .Cap. X.

construcción; seguramente, fueron los españoles los primeros que comenzaron a hacerlo, y siguiendo las costumbres europeas pues los hornos de los indios eran bastante sencillos, con simples entradas de aire orientables al viento existente en aquel momento, es decir, sin fuelles auxiliares para sobrealimentar el tiro y elevar la temperatura.

Yo he visto algunas figurillas de motivación religiosa cubiertas de un barniz parecido, a simple vista, a los espatulados del sur de la provincia de Cádiz, pero todas han sido piezas de pequeño tamaño. Si un día se hace formalmente la excavación de Puerto Real, es posible que se descubra a una cierta profundidad la existencia de cimentaciones tanto de piedra como de ladrillo, y en los muros, adobe.

En 1784, al excavar un canal para el molino de la Habitation Montholon, se encontró, no muy lejos del presunto “Castillo de Colón”, una especie de tumba, con veinticinco cadáveres que no eran de indios, pues no tenían las cabezas aplastadas. Los cuerpos estaban colocados paralelos y entre ellos se encontraron unas monedas y unos tenedores de hierro (Mapas nº13 y 93). El hallazgo de los tenedores es un tanto sorprendente, pues es un instrumento, al parecer, inventado en Venecia en los primeros años del siglo XVI, pero con un carácter lujoso y no parece muy probable que los pobres emigrantes de los cuatro viajes de Colón dispusiesen de ellos, salvo que los aportase Nicolás de Ovando, el más alto funcionario que anduvo por allí en muchos años, visitando su Encomienda de Lares, bastante cercana.

En cuanto a las monedas (Figura 45), parecen corresponder al vellón de Enrique IV de Castilla, que estuvo en circulación muchos años. En cuanto al enterramiento podrían ser los cadáveres de veinticinco de los que se quedaron allá, pero no hay ninguna noticia de que se les reuniese y enterrase, ni tampoco hay noticia de si los cuerpos fueron trasladados a un cementerio o si permanecieron allí. Respecto a las monedas, Moreau las describe como³³⁶ *“Una es del tamaño de un liard” (ochavo de cobre) pero más gruesa. Es la que tiene las dos caras vistas. La otra, más pequeña y más gruesa es la peor conservada. Si estas piezas pertenecieron verdaderamente a los castellanos allí asesinados en 1493, no es sorprendente que no se vean más que algunos trazos con lupa, después de trescientos años y en un suelo*

³³⁶ MOREAU M. L. (1984). Op. Cit. Tomo I. Págs. 196 y sigs.

salino, casiacuático. Actualmente, no hay noticia de adónde pudieron ir las monedas y los tenedores, ni las tumbas.

Y al llegar a este punto y tras escuchar el relato de los indios de lo que había sucedido desde que Cristóbal Colón se había marchado en el pasado Enero, no dejó de pensar cómo Colón, tan diplomático y buen negociador en otras ocasiones, no llegó a ver venir esta espantosa situación que, casi, podía ser adivinada. Lo que, a lo largo de la primera etapa de la navegación, esconde Colón bajo distintos eufemismos, no son más que conatos de sublevación en mayor o menor grado, que terminan dominando los Pinzón, sobre todo, Martín Alonso; ellos eran quienes conocían de verdad a la totalidad de la tripulación, a los que habían dado el visto bueno, uno a uno, para contratarlos, incluyendo el que iba a “redimir sus penas por el trabajo” y sus cómplices.

Esta tripulación se había formado a la llamada de Martín Alonso, que era un marino de prestigio, un comerciante acreditado, y también un “cacique” de Palos, aun cuando la palabra no sería conocida y generalizada hasta la vuelta del viaje descubridor, mientras que al extranjero Cristóbal Colón no le conocía nadie, más que algún fraile de La Rábida, aunque llevase bajo el brazo muchos mandatos y privilegios Reales.

Este asunto ha sido tratado magistralmente por el Profesor Varela³³⁷ demostrando que, de no haber existido ese acuerdo entre los dos negociantes internacionales y con mucha experiencia que eran Colón y Pinzón, las naves del Descubrimiento no se habrían movido de Palos. La famosa frase de Martín Alonso animando al Almirante a hacer ahorcar o a tirar por la borda a unos cuantos para restablecer la disciplina (¡entre los contratados por él mismo!), debe ser absolutamente cierta.³³⁸

La decisión, por otra parte necesaria, de tener que dejar a un equivalente de la tripulación de la “Santa María” en tierra por no disponer de espacio en la “Niña” para su traslado a España presenta un aspecto distinto según se mire desde diferentes puntos de vista. Respecto al malestar contra Colón, sobre todo, después de la

³³⁷ VARELA MARCOS, J. (1998) Colón –Pinzón, una sociedad para el descubrimiento. En *Descubrimientos y Cartografía II*. Tordesillas.

³³⁸ FERNÁNDEZ DURO, C. (1892). *Pinzón en el descubrimiento de las Indias*. Madrid. Ministerio de Marina.

desaparición de la “Pinta” con Martín Alonso, el Almirante debió notarlo más, haciéndole sentirse bastante más débil, al faltarle su apoyo más fuerte.

Tuvo, pues, que valorar aquella necesidad perentoria y decidió dejar allí a la tripulación de la nao³³⁹, o sea, su propia tripulación, los que le habían exigido el plazo para dar la vuelta hacia España, los que habían presenciado la varada por negligencia muy grave y abandono del servicio del Maestre, con la huida a la “Niña” de éste y otros diez o doce miembros de la tripulación sin espiar el ancla. Esta maniobra, nada complicada, pudo haber salvado el barco permitiéndole salir de varada, aunque fuese con alguna vía de agua, y posibilitando el llevarlo a una playa cercana para “dar monte”.

La maniobra consistía en taponar las vías de agua mediante palletes; después, achicar el agua del interior y, con el barco aligerado, ir acostándolo sobre la arena en una habilísima maniobra de traslado de pesos, que ya había hecho en la costa de Cuba, ayudada con distintas amarras a tierra a las denominadas “chatas de tumbar”, que, aquí eran árboles, y la ayuda de la marea hasta que la quilla quedase fuera del alcance del agua. Una vez reparada una banda, se reflataba y se volvía a hacer la maniobra por el otro costado hasta reparar por completo la obra viva. Mas tarde y aprovechando una pleamar fuerte, se ponía a flote, se lastraba, se adrizaba y se volvía a cargar.

Quizá aquella gente, incluso había presenciado otras cosas en la tarde-noche del día 24, y, desde luego, habían sido testigos de flaquezas entre las que figuraban, después de la pérdida del barco, ninguna represalia contra los responsables de aquella situación. Antes, habían visto como Colón le escamoteaba a un marinero el jubón de seda y los diez mil maravedís puestos como premio al que primero viese tierra. Y dice Colón *“Y bien es verdad que mucha gente desta que va aquí me habían rogado y hecho rogar que les quisiese dar licencia para quedarse.”*³⁴⁰.

Si esto es cierto, y tengo serias dudas sobre ello, muy hartos debían estar para solicitar quedarse en un lugar desconocido del que no tenían la seguridad de que alguien viniese a rescatarlos. Entre ellos estaban *“el maestre y la gente, que eran*

³³⁹ COLÓN, C (2006). Op. Cit. 26 de Diciembre.

³⁴⁰ *Ibidem*.

todos o los más de su tierra”³⁴¹ (¿está queriendo decir que el grupo de seis a ocho vascos y algún cántabro eran unos sediciosos?), aunque el Maestre, que también era dueño de la embarcación, regresó a España con el Almirante. Treinta y nueve testigos de muchas cosas que, en cualquier caso, tardarían mucho en regresar a España. Lo que nunca debió pensar Colón es que no regresarían nunca.

No se ha hecho referencia en todo el relato del Primer Viaje a las posibles relaciones de los castellanos con las mujeres indígenas desde la llegada al Nuevo Mundo; quizá hubiesen sido referidas por Colón en el “Diario”, pasando a las partes recortadas por Fray Bartolomé de las Casas. No creo que Colón, el hombre nacido y educado en la tierra de Boccaccio y del “*Decameron*” fuese tan pacato como un buen número de sus colegas hispanos, y, tampoco creo que el aún por confirmar Almirante, que tanto había navegado, fuera a sorprenderse por la necesidad generalizada de serenar la libido después de un largo viaje, pero comenzamos a tener noticias de este jaez en las Relaciones del Segundo Viaje, y a través de los relatos de los indios, que recogieron Chanca y otros.

Sinceramente, no creo que hubiesen terminado de alejarse camino de Monte Christi para que fuese proclamado el amor libre y, lo que es peor, la más completa anarquía, provocando lo que vino después. Seguramente, fue mucho más provocador el sistemático asalto a las mujeres, en el que aparece, por una parte, el exhibicionismo ante camaradas y que hiere en sus sentimientos a los tainos, que la recogida de oro, que debió hacer cada uno por su cuenta, sin atenerse a las instrucciones dejadas por Colón, y, seguramente, de la manera más brutal, a juzgar por como acabó el primer poblamiento del Nuevo Mundo.

4. Trabajos arqueológicos del siglo XX

- Trabajos de William Hodges

El Pastor Metodista William Hodges, misionero en el Norte de Haití durante muchos años, realizó un meritorio trabajo de investigación por cuenta propia y, a veces, patrocinado por la Universidad de Florida; fundador del Museo de Guahabá, en Limbé, (Fotografía nº 97), bastante cerca de Cabo Haitiano, logró reunir unas interesantes colecciones y exhibirlas, lo que tiene más mérito aún, dada su carencia

³⁴¹Ibídem.

total de recursos. Trabajó en la Bahía de Cabo Haitiano durante unos treinta años, y de los resultados de sus investigaciones publicó varios trabajos, en ediciones de calidad ínfima ante la falta de medios, ni siquiera impresos, sino en cyclostil.

En 1983 realizó un trabajo con Kathleen Deagan, arqueóloga de la Universidad de Florida y apoyada por National Geographic, sobre el posible poblado indio descubierto en En-Bas-Saline, en la Habitation Miniac, que ya existía en tiempos de Moreau de Saint-Méry, en la Parroquia de Limonade. El trabajo se llevó a cabo entre el 11 de Junio y el 30 de Julio de 1983 y con el patrocinio del ISPAN (Instituto de Protección del Patrimonio Nacional) de Haití.

Quizá el trabajo más útil de William Hodges para nuestro propósito sea el mapa trazado en 1979 (Mapa nº 93), situando cuanto se sabía de este asunto en aquella época. Hodges aprovechó un mapa elaborado por el Servicio Aéreo de los Estados Unidos en 1957, en el que se ve con claridad meridiana la evolución de la costa en los últimos años, en especial, la de la zona que más nos interesa, como es Sable Point. En este Mapa, Hodges fue introduciendo todos los datos que iban apareciendo en sus lecturas y en sus excavaciones. De esta manera fue situando en las antiguas “Habitations” los datos objetivos recogidos de Moreau, como la posición del ancla de Bellevue Fournier, la del posible poblado de Guacanagarí sobre la vieja carretera a Bord-de-Mer, y la situación de Puerto Real, cerca del Pont Capois.

La situación de Puerto Real, fundada en 1503 por Rodrigo de Mexía, no aporta nada a nuestro propósito, pues, salvo que se hiciese una excavación en el terreno acotado y señalizado, completamente cubierto de maleza en Septiembre de 2014, para buscar algunas piezas que pudiesen estar conectadas con la “Santa María” y con el Fuerte de la Navidad, no tendría otra finalidad que la de describir y estudiar este asentamiento, por lo demás, no muy relevante. El asentamiento en el que se hicieron algunas prospecciones, ignoro por quién y cuándo, se encuentra sellado y discretamente señalizado a fecha de 20 de Septiembre de 2014.

No estoy de acuerdo, sin embargo, con la posición que asigna al Fuerte de La Navidad William Hodges, quizá por no dominar el castellano y tener que forzar interpretaciones de palabras, escritas, además, hace cinco siglos: estuvo empeñado hasta el último día de su vida en que Fuerte, Villa y poblado de Guacanagarí eran lo mismo. El descubrimiento de este poblado en la ligera elevación que tiene el terreno

cerca de En-Bas-Saline y el hecho de que apareciese un pozo forrado de madera, no es motivo suficiente para identificarlo con La Navidad. Creo mucho más en la opinión del Profesor D. Demetrio Ramos, que lleva el Fuerte de la Navidad más al Sur, cerca del Pont Parois, aun cuando allí, que sepamos, no se ha hecho ninguna investigación, ni siquiera, tomas de muestras.

- Trabajos de Kathleen Deagan

Los trabajos de K. Deagan fueron publicados por el “*National Geographic*”³⁴² y, posteriormente, traducidos por Pedro Borges y publicados en la “*Revista de Indias*”³⁴³. Esta arqueóloga da por sentado que Colón instaló el Fuerte de la Navidad en la plaza del pueblo de Guacanagarí, basándose en que en la excavación de un pozo en 1983, con William Hodges, se encontraron una quijada de rata y unos dientes de cerdo. Que tras el naufragio las ratas saltasen del barco a tierra, como hacen todas las ratas del mundo, es perfectamente posible y seguro, y también, que llegarían a tierra, y no sólo una, mezcladas con todos los pertrechos rescatados del barco y depositados en las casas con el material que fue preciso desembarcar.

Otra cosa es lo del cerdo. Desde luego, en aquellos barcos y, también en muchos del siglo XX, hasta los años cincuenta, que carecían de cámaras frigoríficas, se llevaban animales vivos para las grandes travesías, animales que se iban matando y consumiendo, y para los que había que cargar pienso y grano para alimentarlos; incluso sin ser animales para consumo, como podían ser caballos y mulos militares y perros de presa era preciso llevarles el alimento. Colón “hizo carne” en La Gomera³⁴⁴; pero fue tasajo, carne seca y salada, pues ni él ni ningún historiador hace la menor referencia a que hubiese animales vivos a bordo en el Primer Viaje, al menos.

No parece lógico embarcar los animales, más sus piensos, sin saber las cantidades necesarias para alimentarlos a lo largo de una travesía que podía esperarse larga, y tampoco parecería lógico embarcar animales para llevarlos a una tierra que se suponía que los tenía, como era el Cipango. Sin descartar la existencia de cerdo, al que se le tenía una cierta prevención, de siglos de antigüedad, por lo que luego se

³⁴² DEAGAN, K.. (1987) Searching for Columbus lost colony. *National Geographic*. Washington. n° 172.

³⁴³ DEAGAN, K.. (1987) El impacto de la presencia española en La Navidad. *Revista de Indias*.1987. Vol. XLVII. N° 181.

³⁴⁴ COLÓN, C. (2006). Op. Cit. 9 de Agosto.

llamaría triquina, lo más probable es que en La Gomera se embarcase tasajo de cabra. Por otra parte, el cerdo salado o cualquier otro animal hecho chacina, va sin cabeza y, por tanto, sin dentadura. Esos dientes de cerdo, identificado como sevillano según un estudio genético, además, provienen con toda seguridad del Segundo Viaje, en el que sí se llevaban animales de muchas clases para poblar, entre ellos, caballos, que tanto asombro causaron a Guacanagarí.³⁴⁵

Deagan afirma que con los datos disponibles, en En-Bas-Saline coinciden el emplazamiento de la villa taina del cacique Guacanagarí y el de la Villa y Fuerte de La Navidad, donde Colón dejó los treinta y nueve hombres. Sigo sin comprender el empeño de situar ambas ubicaciones juntas, cuando en las excavaciones no se ha encontrado prácticamente nada que pueda significar la instalación durante diez u once meses de un número de personas que forzosamente dejaron ciertos restos: no se puede tener en cuenta la existencia de pedazos de cerámica y vidrio europeos, porque esos objetos se convirtieron en totémicos, y los otros restos se justifican por sí mismos como procedentes de brevísimas estancias o simples pasos; los pocos fragmentos que aparecen pudieron ser llevados allí por los propios indios, sin tener ninguna relación con la estancia en La Navidad de los hombres allí dejados.

La Señora Deagan sitúa el poblado en las cercanías de En-Bas-Saline (Mapas 93 y 96); seguimos manteniendo que el poblado excavado por la Señora Deagan es, como mínimo, el “segundo” poblado de Guacanagarí, al que huyó tras el ataque y destrucción del Fuerte, situado a tres leguas según Chanca, y al que fueron varias veces antes de la partida definitiva hacia Monte Christi.

Por otra parte, y como apunta el Profesor D. Demetrio Ramos³⁴⁶ sobran razones y evidencias para asegurar que el Fuerte de La Navidad no estaba en el poblado de Guacanagarí.

- Distintos trabajos de Morison, Link, Dickson y Obregón.

S. E. Morison, que a su calidad de investigador unía no pocas facultades de novelista histórico, decidió que el Fuerte de La Navidad estaba en el extremo oriental de la Playa de Limonade, cerca del lugar actual de Limonade-Bord-de-Mer,

³⁴⁵ ÁLVAREZ CHANCA, D. (1984). Op. Cit. Cap.13.

³⁴⁶ RAMOS, D.(1989) “Colón pudo no volver. La Fundación de La Navidad”. Madrid. Ed. Cultura Hispánica.

basándose en un razonamiento un tanto endeble y que parte de la situación errónea del naufragio “en un inclinado arrecife de coral en la bahía de Caracol”³⁴⁷. La más antigua referencia a que los hechos sucedieron en la Bahía de Caracol, es la nota de D. Martín Fernández de Navarrete³⁴⁸, de donde la tomaron Guillén³⁴⁹ y Morison, que llevó el naufragio, contra la corriente y contra la marea, hasta un arrecife al Sur de la Barrera exterior, situando enfrente La Navidad, en Limonade-Bord-de-Mer.

En 1955 Marion y Edwin Link sacaron un ancla de tipo español, de un arrecife bastante al Oeste y algo al Norte de Sable Point. Esta ancla fue estudiada por el Smithsonian Institute y contrastada como española y, tal vez, gemela de la de Moreau por el U. S. Bureau of Standards³⁵⁰. Ignoro dónde han podido ir a parar los objetos y el ancla citados. Sus trabajos merecieron la publicación de “*National Geographic*” (Vide nota 34 de este capítulo).

En 1967 Fred Dickson encontró en la banda Sur de la barrera exterior de arrecifes diversos materiales que, tras ser identificados en la Universidad de Florida, se ignora dónde pueden encontrarse y en 1970 Dickson volvió a encontrar diverso material aunque más moderno (Vide nota 35 de este capítulo). En ningún caso se han asignado a la “Santa María”.

El Académico Colombiano Mauricio Obregón ha construido también su teoría, situando el naufragio en el extremo occidental del arrecife exterior y La Navidad bajo las ruinas de Puerto Real. Justifica su razonamiento basándose en que el viento terral hubiese ayudado a salir de varada en el caso de haber estado en la otra banda del arrecife, suposición un tanto discutible por el hecho de que según el “Diario”³⁵¹, el terral comenzó a soplar cuando Colón ya estaba a bordo de la “Niña”, haciendo la evacuación de la gente y con la “Santa María” escorada e inundada.

5. La Teoría del Profesor D. Demetrio Ramos.

Expuesta en la magistral obra tantas veces citada, el Profesor Ramos sitúa el Fuerte de la Navidad en un recodo de la orilla izquierda del Grande Rivière du Nord,

³⁴⁷ MORISON, S.E. (1945). Op. Cit. pág. 372.

³⁴⁸ FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, M. (1954). Op.Cit. “Diario”. 26 de Diciembre.Pág.142. Nota 1.

³⁴⁹ GUILLÉN, J. (1990). Op Cit. pág. 160. Nota 163.

³⁵⁰ BASS, George. “*Ships and Shipwrecks of theAmerica*”.Houston. Cap IV.Pag.38.

³⁵¹ COLÓN, C. (2006).Op. Cit. 26 de Diciembre.

unos doscientos metros al Sur del Pont Parois. El lugar reúne unas condiciones teóricas ideales para cumplir las premisas propuestas por el mismo Colón.

En el poblado de Guacanagarí estuvieron viviendo en las casas que el Rey les había cedido a los españoles de la “Santa María”, más o menos ocupados con la recogida del material desembarcado y en la ejecución de la obra del Fuerte; estos españoles, como es lógico, dejarían restos de materiales en el poblado, contando con los trueques.

El Profesor Ramos explica que Colón deja claros en el “Diario” tres puntos básicos para el establecimiento del Fuerte: uno, el aislamiento, que garantizase una cierta seguridad, y que, permitiese el contacto fácil con Guacanagarí y sus tainos, pero manteniendo la independencia; otro factor es la intención de buscar un mejor puerto y asentamiento lejos de allí, “*porque aquel no era puerto a su voluntad*”,³⁵² y tratar de situarse lo más cerca posible de la presunta mina de oro, de la que tenían referencias no muy claras de estar a levante. Precisamente para poder cumplir esta misión se dejaba allí el batel, aunque, si no podían llevárselo tendrían que dejarlo en algún sitio.

Hay otro factor importante que es el agua potable: desde luego, estos hombres estaban acostumbrados a mantener un consumo de agua insignificante, tanto en bebida como en limpieza y aseo, pero era necesario disponer de agua en el Fuerte; no se habla en ningún momento de fuentes, manantiales o veneros de agua dulce de cualquier clase, luego hay que pensar que el suministro vendría del río, lo que justifica establecer el Fuerte pegado al mismo para no tener que hacer aguadas a distancia, como sucedía cuando los barcos fondeaban cerca de tierra. Estas tres condiciones justifican por sí solas el hecho de que la Villa y Fuerte de Navidad nunca estuvo en el poblado de Guacanagarí, ni siquiera a uno o dos centenares de metros; sugiere, incluso, el Profesor Ramos, que, si tenían intención de sembrar las simientes que habían llevado de España, no podían hacerlo en el poblado o junto a él.

Lo más lógico y probable es que el Fuerte estuviese en la orilla izquierda de la casi desembocadura del Grande Rivière du Nord, donde dejaron las embarcaciones el domingo 23 de Diciembre cuando fueron a visitar a Guacanagarí, uno o dos centenares de metros al Sur del actual Pont Parois, que reúne todas las condiciones

³⁵²COLÓN, C. (2006). Op. Cit. 2 de Enero.

expuestas a priori por el propio Colón, aun cuando hoy se encuentre a una distancia entre tres y cuatro kilómetros de la costa, debido a la progradación.

Sostiene en su libro el Profesor Ramos una imposible teoría sobre la “Santa María”, basada en una sola palabra del “Diario”: se dice *“Por lo tanto, si las distancias que teníamos para situar el lugar a donde se arrastró la nao coincidían con los datos topográficos y las referencias del “Diario”, quedaba fuera de duda que La Navidad debió situarse en el lóbulo o golfete extendido al Oeste del Pueblo de Guacanagarí, algo más lejos”*³⁵³. ¿De dónde ha sacado el Profesor Ramos que la nao fue arrastrada hasta algún lugar? Yo creo que es una falsa interpretación del texto del “Diario” cuando dice *“por lo cual mandó armar una (lombarda) y tirar al costado de la nao que estaba en tierra”*³⁵⁴. Esta frase yo la interpreto tal y como está escrita; la nao estaba en tierra porque había embarrancado; en cambio la “Niña” estaba un poco más lejos, a flote y fondeada. Y han sido esas palabras, “en tierra,” las que han dado origen a la teoría de que el casco de la “Santa María” fue arrastrado a la costa.

En el supuesto de que, tras vaciar la bodega de la nao, Colón hubiese visto la posibilidad de salvar el barco, habría tenido que optar por reconocer el casco con un detalle increíble, para poder dar, por fuera, palletes que aislasen un tanto el casco y, tras un achicado con las bombas, meter a los calafates a taponar costuras para poder seguir achicando; en el supuesto de que se hubiese logrado la estanqueidad total del casco y una vez completamente vacío y aligerado de todo el peso de cubierta y sin palos, habría que esperar una marea llena para tratar de que tuviese flotabilidad positiva y se desprendiese del arrecife por sí mismo, cosa muy poco probable pues había varado en la mayor marea del año, si no del siglo, aunque eso Colón no lo sabía; si todo lo descrito hasta este momento se hubiese dado y además las condiciones de mar y viento fuesen favorables, una vez adrizado, o sea, puesto derecho, a remolque de todos los botes disponibles, incluso de las canoas de los indios, se podría haber llevado el casco hasta la playa y allí, haber tratado de “dar monte”. Es posible que todas las maniobras descritas exigiesen del orden de un mes de trabajos.

³⁵³ RAMOS, D. (1989). Op. Cit. pág. 75.

³⁵⁴ COLÓN, C. (2006). Op. Cit. 2 de Enero.

El intento de “arrastrar” materialmente el casco desde su lugar de varada, era, sencillamente, irrealizable: el casco de la “Santa María”, inundado, pesaría unas doscientas toneladas y el cabrestante del barco, si es que se podía utilizar al estar escorado el barco, no daba para cobrar ese peso más el de tener que juntar dos catenarias de guindaleza de unos ochocientos metros cada una para poder llevar el cabo a tierra y volverlo a bordo para cobrar desde allí; con seguridad que, entre los dos barcos, no reunían ni la cuarta parte de la cantidad de remolque necesario. Pero, además, si el casco no tenía flotabilidad positiva, al ser arrastrado, iría desgarrando más y más el pantoque contra el arrecife.

Finalmente, si el día 2 de Enero, Colón tiró con la lombarda contra lo que quedaba de casco, ¿para qué todo el trabajo de haberlo llevado a tierra?

Hay, además, un factor psicológico en toda esa inexistente maniobra: aunque sólo se hubiese intentado, ni el Almirante D. Cristóbal Colón ni su hijo Don Hernando habrían dejado de consignar, tanto en el texto del “Diario” como en la “Historia del Almirante”, el desesperado intento de salvar la Capitana.

CAPÍTULO VII

LA “NAO SANTA MARÍA”

1. El casco

2. El Lastre

3. Arboladura, velamen, jarcia firme y de labor

- Los palos
- Las vergas
- Las velas
- Jarcia firme y jarcia de labor
- Motonería

4. Las anclas y su maniobra

5. Las embarcaciones auxiliares

6. Artillería y armas de fuego portátiles

- Las piezas de artillería
- Las armas de fuego portátiles
- La pólvora

7. Armas blancas ofensivas y defensivas

8. Pertrechos

9. Instrumentos de navegación, mapas y tablas astronómicas

10. Tripulantes de la Nao Santa María

CAPÍTULO VII

LA “NAO SANTA MARÍA”

“In nómine D .N .Iesu Christi

Porque, cristianísimos y muy altos y muy excelentes y muy poderosos Príncipes, Rey y Reina de las Españas y de las Islas del mar, nuestros Señores, este presente año de 1492”

Así comienza el texto del “*Diario*” que Cristóbal Colón redactó a lo largo del Primer Viaje de Descubrimiento y que, años después, resumió Fray Bartolomé de Las Casas en un manuscrito de su puño y letra que estuvo en posesión del Duque del Infantado y en cuya biblioteca fue encontrado por Don Martín Fernández de Navarrete³⁵⁵ que lo publicó dentro de su obra magna en cinco volúmenes³⁵⁶, entre 1825 y 1837.

Es de suponer que Colón trató mucho más pormenorizadamente cuantos acaecimientos ocurrieron durante el viaje, pero no hay duda de que Fray Bartolomé, con la mejor voluntad del mundo, sin duda, fue aligerando el texto de cuanto no creía relevante. El religioso fue suprimiendo todo lo que no consideraba necesario, criterio que impidió que nos hayan llegado centenares de pequeños detalles de la navegación y que hoy serían fundamentales para aclarar muchas cosas.

Y no sólo de la navegación en sí, sino esos detalles que por rutinarios no dejan de anotarse por si mañana no suceden y hay que averiguar por qué, y que van desde el color del agua, la nubosidad, las fases de la Luna y su iluminación en cada una de ellas, etc. incluso acerca de otros asuntos tales como las relaciones con Martín Alonso, los problemas de los motines, lo que realmente sucedió la noche del día 24, etc. Sólo el venturoso hallazgo del manuscrito original de Colón nos permitiría aclarar esas cuestiones, pero, por el momento, no es así.

En este Capítulo se pretende describir qué era y cómo era una *nao* (Figura 1) para tratar de inferir cómo podría haber sido la “Santa María” y, así, tratar de

³⁵⁵FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, M. (1954) *Colección de los viajes y descubrimientos que hicieron por mar los españoles desde fines del siglo XV*. Edición de Carlos Seco. Madrid .BAE.

³⁵⁶ El Manuscrito se encuentra hoy en la Biblioteca Nacional de Madrid, con la signatura Ms.Li-30

explicar su comportamiento en el siguiente Capítulo, en el apartado Teoría del pecio de la Nao “Santa María”, teniendo en cuenta lo que se pudo salvar pues fue desembarcado, lo que se puede encontrar aún en la presunta pluma de contaminación dejada por el *casco* y los restos de su contenido, y lo que no se puede pensar en encontrar. La conocida frase de Colón de “*no se perdió una agujeta*”³⁵⁷, no es más que una metáfora más de las que manejaba con tanta facilidad como frecuencia.



Fig. 1 La carabela Santa María en la edición de 1493 de la carta de Colón a Rafael Sánchez. Tomado de Morales Padrón (1973).

Sabido es que, siguiendo las instrucciones Reales, se armaron tres embarcaciones; la Real Provisión ordenaba a los vecinos del puerto de Palos, llamados palermos, que cumplimentasen el abono de una vieja deuda contraída con la Corona aportando los barcos necesarios, y así fue leída la tal Provisión en la Iglesia de San Jorge de Palos el 23 de mayo de 1492³⁵⁸. Como apostilla el Profesor Varela³⁵⁹, no se puede dejar más claro que era una Expedición Real. Probablemente, la elección de las embarcaciones se hizo en función de la disponibilidad de las mismas y de los buenos oficios de Martín Alonso Pinzón, una vez negociada por Colón su participación en el Viaje³⁶⁰.

³⁵⁷ COLÓN, C. (2006). Op. Cit. 25 de Diciembre.

³⁵⁸ FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, M. (1954) Op. Cit. Tomo II. pag. 12.

³⁵⁹ VARELA MARCOS, J. (2005). *Colón y Pinzón, descubridores de América*. Valladolid. Pá., 104 y 105.

³⁶⁰ *Ibídem*. Para toda la participación de Martín Alonso Pinzón en el Descubrimiento, vide este libro y el citado en la nota de pie de página nº 13.

Las embarcaciones que abrieron el Atlántico a Europa, es decir, al mundo, fueron las llamadas *carabelas*. Estos pequeños barcos, según algunos, de origen árabe y que llegaron y pasaron las Columnas de Hércules hacia el Mar Tenebroso a finales del siglo XIII; parecen proceder del Océano Índico y su diseño sería trasladado seguramente a través del Mar Rojo hasta el Mediterráneo, por el que fue extendiéndose y sufriendo los acomodos necesarios para su mejor explotación en función de las necesidades de cada lugar. Sin pretender entrar en la filología naval, en griego, *cárabos*, significa cangrejo de mar y también embarcación, pero esta clase de barcos es más portuguesa que otra cosa y *carabela* sería el diminutivo del latín tardío *carabus*, barco de mimbres forrado de cuero³⁶¹. En su desarrollo como buque cien por cien mediterráneo llevaba *aparejo latino* sobre dos, tres y hasta cuatro *palos* (Figura 2), lo que le permitía navegar y maniobrar espléndidamente, como tres siglos más tarde lo harían en ese mismo Mediterráneo sus herederos, los jabeques.

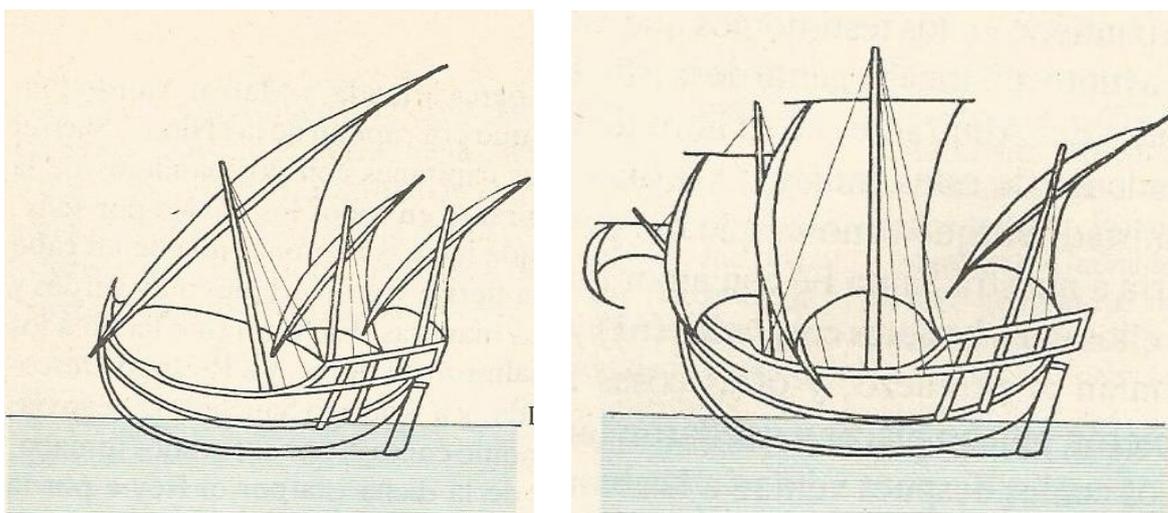


Fig. 2 La carabela Pinta con aparejo latino y con aparejo redondo, tomado de Guillén, J (1990).

Pero pasar el Estrecho de Gibraltar hacia Poniente supone abandonar el régimen de vientos tan constantes que siempre ofrece el Mare Nostrum y enfrentarse a un nuevo sistema, los *vientos largos*, lo que se tradujo, de inmediato, en una serie de modificaciones del *aparejo* que le situó a la cabeza de todos los tipos de barcos existentes en aquella época. Por el Norte de Europa y hasta el Canal de la Mancha funcionaban las naves de origen vikingo, de enorme resistencia, como los *drakar* (Figura 3), rápidos barcos propulsados fundamentalmente a remo, y, sobre todo, los *knorr* o *knarr* (Figura 4), naves de carga, con una sola vela de lona o cuero y con

³⁶¹ COROMINES, J. (2008). *Breve diccionario etimológico de la lengua castellana*. Madrid. Gredos.

remos, muy similares a las “cocas” mediterráneas (Figura 5), como las que figuran en “Las Cantigas de Alfonso X el Sabio” (Figura 6).

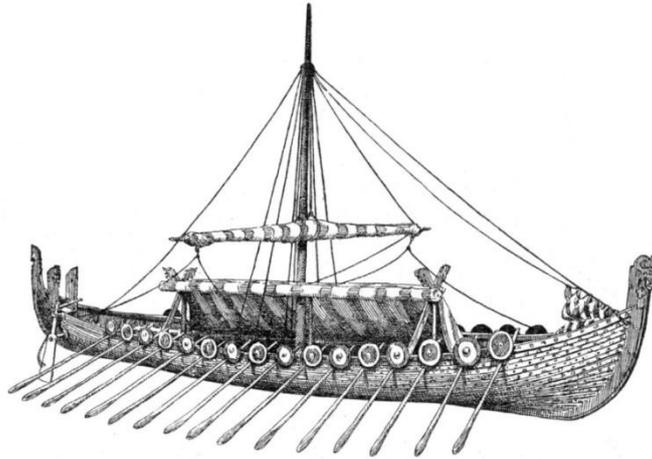


Fig. 3 Modelo de Drakkar vikingo, de uso militar a remo y vela y con timón de espadilla.



Fig. 4 Modelo de Knorr o Knarr, procedente del Tapiz de Bayeux, de la conquista de Inglaterra por los Normandos en el año 1066. Barcos regularmente construidos por falta de tecnología, pero de enorme resistencia y que llevaron el peso del comercio en el norte de Europa.



Fig. 5 Retablo de Santa Úrsula Reixach, en el que se ven dos “cocas” mediterráneas del siglo XIV abarloadas. Tienen timón de crujía y los costados están reforzados por bulárcamas; El palo va reforzado con reatas y las vergas son de dos piezas unidas por el inginio. Obsérvese lo arriesgado de cualquier maniobra en las vergas. Museo de Arte de Cataluña (Barcelona)



Fig. 6 Barcos de finales del siglo XIII, procedentes de las *Cantigas de Santa María* de Alfonso X el Sabio.

Las carabelas fueron adaptadas y perfeccionadas a lo largo de la costa portuguesa, en especial, en el Algarve y en la costa española de Huelva y Cádiz, cuando se dieron cuenta de las excepcionales condiciones que tenían estos pequeños barcos. En pocos años iban a permitir la extraordinaria expansión de Portugal hacia el Atlántico, sobre las Islas Azores, Madeira, Porto Santo y Cabo Verde, y a lo largo de la costa africana, llegando en pocos años hasta el Golfo de Guinea. Toda esa epopeya fue realizada a bordo de aquellas frágiles carabelas, que, al final, eran los barcos más deseados por los descubridores, debido a sus extraordinarias capacidades náuticas y su excepcional resistencia (Figura 7).

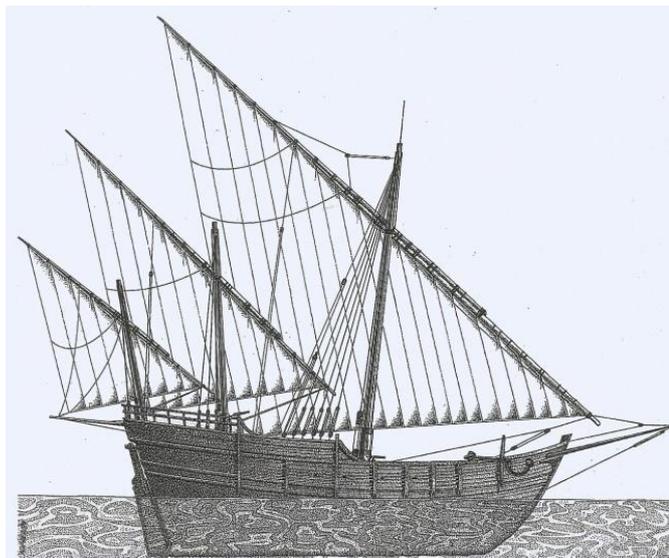


Fig. 7 Carabela de tres palos con aparejo latino. Tomado de Zaragoza, G. (1992. “*Rumbo a las Indias.*”

Las embarcaciones seleccionadas y armadas en Palos fueron dos carabelas y una nao; las carabelas “Pinta” y “Niña”, y una nao, al parecer, llamada la “Gallega”, quizá por haber sido construida en las costas de Galicia. Colón cambió a ésta el nombre, poniéndole “Santa María”, cosa que también hizo más tarde con sus otras tres naos Capitanas en los otros viajes.

La carabela “Pinta” era propiedad de Gómez Rascón y Cristóbal Quintero³⁶², vecinos de Palos, e iba al mando de Martín Alonso Pinzón, “*gran marinero e homme de buen consejo para la mar*”³⁶³; era su Maestre un hermano de Martín Alonso, llamado Francisco Martín Pinzón y los Pilotos Cristóbal García Sarmiento, Juan de Umbría y Juan de Jerez con Juan Quintero de Algruta como Contramaestre. La “Pinta” tendría unos 22 a 24 metros de eslora total, por 7 de manga y 2,3 a 2,5 metros de puntal; su desplazamiento sería de 110 a 120 toneles, es decir, unas 50 a 60 toneladas. Como casi todas las carabelas, tendría los dos aparejos, el latino y el redondo, para poder cambiarlos en función de los vientos largos o cortos de la zona donde se fuese a navegar, como se hizo en Canarias pocos días después de haber comenzado el viaje³⁶⁴.

La “Niña”, que, al parecer, se llamaba “Santa Clara”³⁶⁵ era más pequeña: debía medir unos 18 a 20 metros de eslora, unos 5 de manga y no más de 1,80 metros de puntal con un arqueado que, probablemente, no subiría de las 40 toneladas, es decir, de 80 a 90 toneles. Sus propietarios podrían ser miembros de la familia Niño, tales como su Maestre Juan Niño, su Piloto Alonso Niño y otros dos tripulantes más con ese apellido, y, de ahí, seguramente, su nombre, aun cuando su Capitán era Vicente Yañez (Eanes) Pinzón, hermano de Martín Alonso. En ningún caso queda claro quien o quienes eran los propietarios y armadores; entonces, era normal que la propiedad de un barco fuese compartida realizando su trabajo “a la parte” mediante las divisiones llamadas “quiñol o quiñón”³⁶⁶, más conocidas por su empleo en las faenas de la pesca que en los fletes.

³⁶² COLÓN, C. (2006). Op. Cit. 6 de Agosto.

³⁶³ BERNALDEZ, A. (1888). *Historia de los Reyes Católicos D. Fernando y D^a Isabel*. Sevilla. Tomo III, pág. 118.

³⁶⁴ COLÓN, C. (2006) Op. Cit. 9 de Agosto.

³⁶⁵ VARELA MARCOS, J. (1998). Op. Cit. pág. 111.

³⁶⁶ SCANLAN, T.(1831). *Diccionario Marítimo Español*” Madrid. Facsimil Museo Naval. (1974) Madrid.

Como hemos dicho, era frecuente que los barcos tuviesen más de un dueño: en el caso de la “Pinta” parece que, además de Martín Alonso era propietario a la parte un tal Cristóbal Quintero, quizá también piloto, junto a Cristóbal García Sarmiento. En la “Niña” era piloto un Juan Niño, y en las famosas listas de Miss Alice Gould³⁶⁷ aparecen también como pilotos Juan Quintero y Juan de Umbría, aunque sin elementos de juicio que permitan asignarles un barco determinado. De lo que no puede caber duda, y así se ha dicho en varias ocasiones a lo largo de este texto, es que sin la intervención de Martín Alonso, el Primer Viaje de Descubrimiento jamás se habría podido realizar. Este tema ha sido tratado magistralmente por el Dr. Jesús Varela Marcos demostrando que, de no haber existido la “sociedad para el descubrimiento”, los barcos no habrían llegado a salir de Palos.³⁶⁸

La tercera embarcación era una nao, mayor que las anteriores, de unos 29 metros de eslora total. Al parecer su nombre era la “Gallega”³⁶⁹, pero le fue cambiado por el de “Santa María”, lo que más tarde también hizo Colón, con todas sus Capitanas, en los otros viajes. Su propietario y armador era Juan de la Cosa, que viajaba además, como Maestre o sea, Primer Oficial³⁷⁰. Años más tarde fue cartógrafo famoso por su excepcional “Mapamundi” del año 1500, y que acabó muriendo en combate con los indígenas en la costa venezolana, en Turbaco, concretamente, en 1509. A bordo de la “Santa María” también había dos pilotos, cuyos nombres eran Sancho Ruiz y Alonso Pérez Roldán.

Las llamadas “naos”, tanto españolas como portuguesas, eran barcos de un cierto porte, en general, de más de cien toneladas, es decir, doblando el de las carabelas, ese maravilloso invento portugués de extraordinarias prestaciones y no menos extraordinarios resultados. No se ha estudiado profundamente la influencia de los modelos de barco de origen árabe que fueron llegando al Mediterráneo a lo largo de los siglos y cómo ayudaron a evolucionar a las obsoletas embarcaciones de modelos romano y bizantino que aún circulaban por él.

³⁶⁷ GOULD, Alice B. (1984) *Nueva Lista Documentada de los Tripulantes de Colón en 1492*. Madrid. Real Academia de la Historia.

³⁶⁸ VARELA MARCOS, J. (1998). Op. Cit.

³⁶⁹ HERRERA, A. (1991) Op. Cit. Década I. Cap. IX.

³⁷⁰ VARELA MARCOS, J. (Coord). (2011). Op.Cit.

Ya en 1892, cuando se formaron miles de Comisiones para conmemorar el IV Centenario del Descubrimiento de América, hubo apasionadas discusiones sobre si la “Santa María” era una “nao”, “una carabela más grande de lo normal” y si tenía tres palos. Fernández Duro dice que carabela es el término con el que se define un barco pequeño mientras que nao indica decididamente un navío mayor³⁷¹.

La idea de D. Pelayo Alcalá Galiano, que, según el Almirante Julio Guillén, en materia de erudición marítima no cedía ante la de D. Cesáreo, era que la palabra “nao” era una denominación genérica, y que Colón denominaba casi siempre así a su Capitana; el que el día 9 de Agosto diga “*finalmente se hizo a la vela de la dicha isla de la Gomera, con sus tres carabelas jueves a seis días de septiembre*”³⁷², significa que al hacer la transcripción del “Diario”, Fray Bartolomé pasó a tercera persona y, además de poner “sus” carabelas, se debió confundir con las fechas, pues “*hasta el Domingo (12) no pudo el Almirante tomar la Gomera*”, donde hicieron redonda a la “Pinta”, que era latina, y terminaron de adobarla³⁷³.

Hernando Colón dice: “*armó éstas (las otras dos carabelas) y otro navío, con la solicitud y diligencia necesarias*”³⁷⁴. En el siguiente Capítulo nos cuenta “*que partía para la Gran Canaria un carabelón de la Isla de la Gomera*”³⁷⁵ ¿Era la “Santa María” un carabelón? (Figura 8).

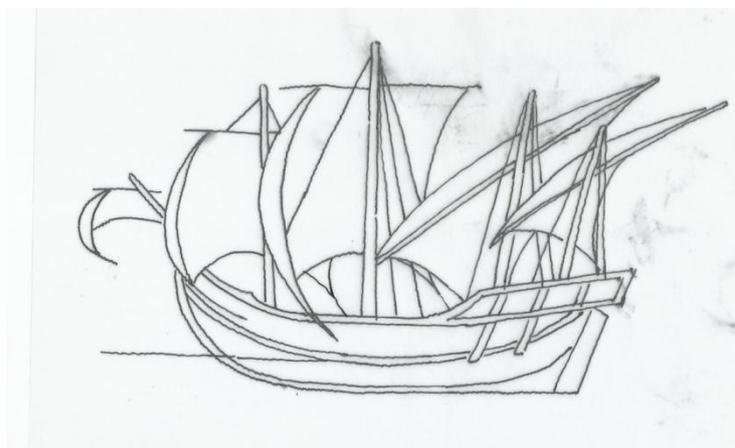


Fig. 8 Esquema de un carabelón, como el que encontraron cerca de Gomera, según Hernando Colón. Tomado de Guillén, J (1990) y modificado por la autora.

³⁷¹ FERNANDEZ DURO C. (1892). *La Nao Santa María. Memoria Arqueológica*. Madrid . Ministerio de Marina.

³⁷² COLON C. (2006). Op. Cit. 9 de Agosto.

³⁷³ Ibídem. 9 de Agosto,

³⁷⁴ COLÓN H. (1988). *Op. Cit.* Cap. XVI.

³⁷⁵ Ibídem .Cap.XVII .

Posiblemente no, pues entiendo que las características típicas de las carabelas se conservan en el carabelón y son tan sólo la eslora y la manga, las que se hacen algo mayores hasta permitir poner un palo más, un segundo mayor. En cualquier caso, carabela, carabelón o nao, no hay duda de que Colón llevaba un barco de tres palos³⁷⁶: “y estuve así con poco viento fasta que pasaba de medio día, y entonces tornó a ventar muy amoroso, y llevaba todas mis velas de la nao, maestra, dos bonetas, trinquete, y cebadera, y mezana, y vela de gavia y el batel por popa”³⁷⁷; también sabemos, con dudas, que llevaba a bordo unos cuarenta hombres, quizá algunos más, o sea, unos quince más que en cualquiera de las otras dos embarcaciones.

En varias ocasiones, dice que era lenta y pesada, no muy apta para descubrir, y de lo cual le echa la culpa a la gente de Palos; es uno de esos exabruptos, bastante típicos de Colón, en el que culpa a cualquiera de lo que él no puede hacer: si la “Santa María”, que a plena carga calaría entre dos y dos metros y medio, no hay duda de que no podría entrar donde hubiese menos fondo, con tripulación de Palos o sin ella. En cambio, nunca se queja cuando va con la “Niña”, que no calaría más de un metro sesenta, y que por su menor tamaño pasaba por infinidad de sitios por donde no podía hacerlo la “Santa María”.

Su diseño procedía de las viejas “cocas” medievales (Figuras 5 y 6), que tantas veces aparecen en la iconografía medieval, naves genuinamente mediterráneas, herederas de las “onerarias” romanas. La escasa evolución sólo se había traducido en el tamaño, llegando a las enormes “carracas”, pero algo también procedía del *Knorr* normando y vikingo, naves atlánticas bastante más robustas para poder soportar una mar mucho más dura, que, además de algunos detalles que hacían más recia su construcción, por otra parte un tanto chapucera al carecer de herramientas tan evolucionadas como en el mundo latino, aportaron en el siglo XIV un invento revolucionario tal como el timón de codaste (Figuras 7, 8 y 9), es decir, una gran plancha vertical giratoria, llamada azafrán situada a popa y en el eje del barco, lo que permitía una acción mucho más energética sobre la salida de aguas que los viejos

³⁷⁶ COLÓN, C. (2006). Op .Cit. 24 de Agosto.

³⁷⁷ *Ibidem*. 24 de Octubre. Este es un párrafo clave para averiguar cómo era la “Santa María”. Sin esta detallada descripción en la que nos especifica el aparejo, incluso, el detalle de las velas auxiliares, como las bonetas, hubiese sido muy difícil superar las suposiciones sobre el aparejo de la nao.

timones de espadilla (Figura 6) situados a un costado, y que no tardaron en desaparecer de los barcos de cierto porte.

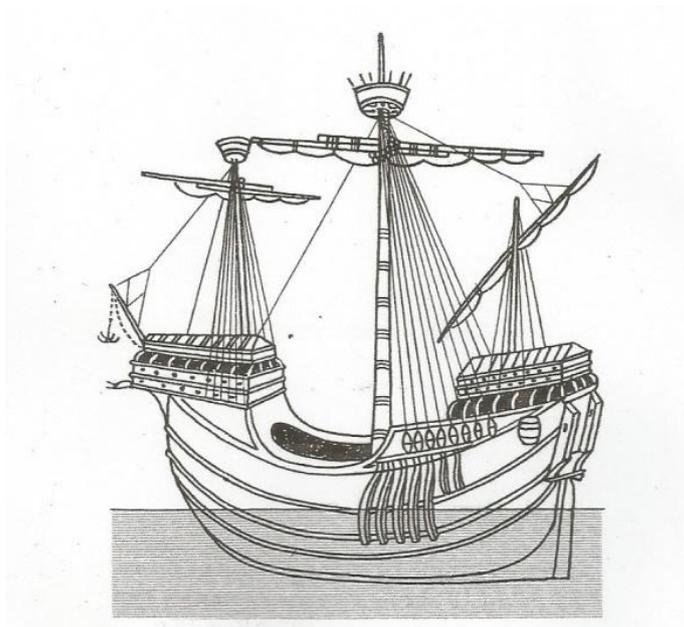


Fig. 9 Esquema de una Carraca de mediados del siglo XV, el mayor barco de la época. Tomado de Guillén, J (1990).

No se ha conservado ni un solo plano de aquellos navíos en forma de dibujos o, incluso, como descripciones y, de hecho, sólo se conocen a través de la iconografía medieval en forma de esculturas (Figura 10) en capiteles, bajorrelieves,

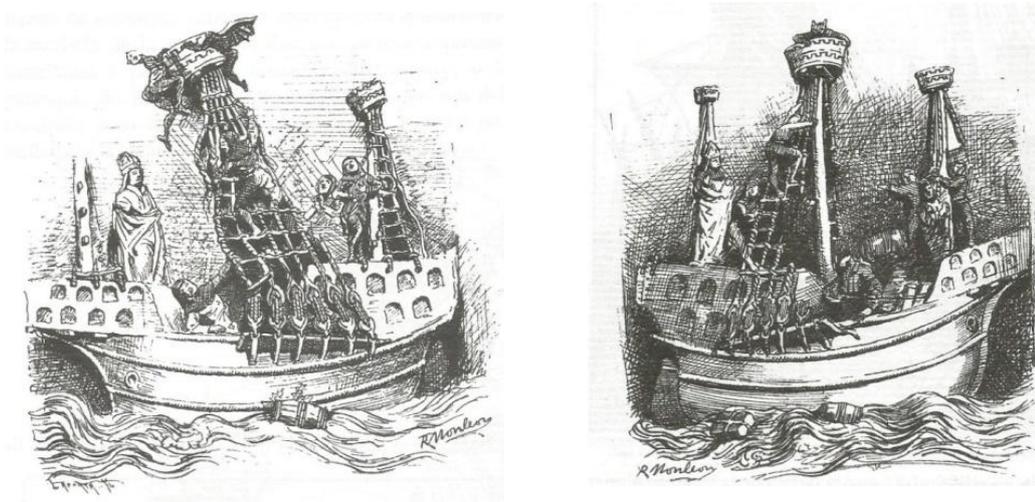


Fig. 10 Altorrelieves de un retablo dedicado a San Nicolás, en la iglesia del mismo santo en Burgos. Dibujos a pluma de don Rafael Monleón. Tomado de Fernández Duro (1892). “La Nao Santa María”.

tímpanos, decoración de sepulcros, etc. en iglesias y palacios de la época y en pinturas de las mismas iglesias y palacios, en especial, las votivas, así como las que figuran como elemento decorativo en la cartografía coetánea, (Figura 11).

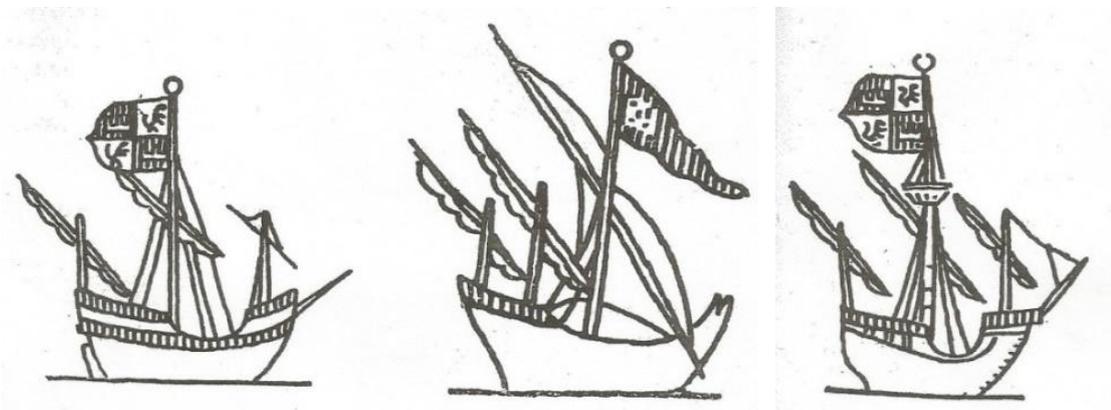


Fig. 11 *Carabela tillada y Nao españolas y Carabela latina portuguesa procedentes del mapa de Juan de la Cosa, año 1500. Tomado de Guillén, J (1990).*

Todo cuanto se ha escrito sobre características de construcción, dimensiones, arboladura, arqueo, etc. procede de las ingeniosas especulaciones hechas combinando algunos datos aislados con los minuciosos análisis de esa iconografía.

En 1892, el Ministerio de Marina español creó una Comisión Arqueológica para estudiar la posibilidad de construir una “Santa María” que participase en los actos del IV Centenario del Descubrimiento. De esta Comisión, los personajes más importantes eran el Capitán de Navío, Historiador y Académico de la Real Academia de la Historia D. Cesáreo Fernández Duro, el pintor, restaurador y arqueólogo del Museo Naval de Madrid D. Rafael Monleón y el Ingeniero Naval de la Armada D. Leopoldo Puente. El documentadísimo trabajo realizado en muy breve tiempo permitió acometer la construcción de la réplica en el Arsenal de la Carraca (Cádiz) y que participase en los actos previstos.

De esta investigación se publicó una Memoria³⁷⁸, de la cual vamos a sacar cuantos datos puedan interesarnos para describir una nao con sus dimensiones, pesos y volúmenes de los que, más tarde, deduciremos las características estimadas para el *pecio*, así como inferir la posición de la *varada*, los cambios de *asiento* y *escora* en

³⁷⁸FERNÁNDEZ DURO, C. (1892) *La Nao “Santa María” en 1892. Memoria de la Comisión Arqueológica*. Madrid.

la *bajamar* y tratar de deducir el deslizamiento del casco inundado hacia el fondo, como se analizará más adelante.

A partir de éste momento de la redacción se hace imprescindible utilizar la terminología naval para describir, aunque sea sencillamente, muchas de las complicadas partes de que consta un barco. Para evitar centenares de notas de pie de página como explicación del texto se ha redactado un “GLOSARIO DE TÉRMINOS NAVALES”, referido a la Marina de finales del siglo XV, que figura al final de este tomo, y que recoge las palabras que aparecen en letra cursiva, y algunas más.

1. El casco

El único dato ofrecido por los textos en forma de una dimensión de referencia para las restantes de la *nao* es la *eslora* del *batel* ³⁷⁹, fijada en cinco *brazas* en palabras del propio Colón, es decir, entre 8,50 y 9 metros, asignando a la *braza* la medida prácticamente universal de “casi” 1,80 metros. Y, aunque parezca mentira, partiendo de este simple dato de una embarcación auxiliar fue como se llegó a la estimación del resto de las dimensiones. Se sabía que los *botes* iban *arranchados* en *cubierta* y que el mayor de ellos, el *batel*, ocupaba casi por completo el espacio entre el *volado de la tolda* y la *afrizada* (*mamparo* o tabique inclinado) de la *tilla* (*castillo de proa*), entre 9 y 10 metros, (Figuras 12 y 13); a una *eslora* de unos 8,5 metros corresponde una *manga* de 2,50 metros, *puntales* a proa y popa de casi 1,60 y 1,25 metros y un *peso muerto* de casi 1.500 kilogramos (Figura 14).

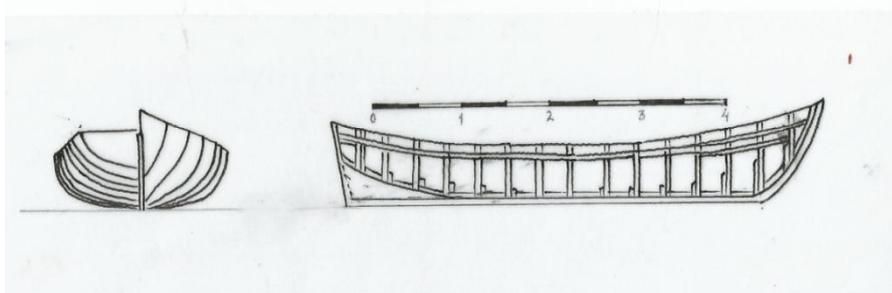


Fig. 14 *Batel* de la *Nao Santa María* según Fernández Duro, (1892).

El *batel* iba *arranchado* sobre sus calzos, que, en general tenían debajo *vergas* y maderos de reserva; pero desde su lugar de *arranchado* debería quedar un *corredor* para poder circular junto a la *borda* y efectuar cualquier faena y por el otro costado, hasta el *palo mayor*, también era preciso librar un espacio donde iba el

³⁷⁹ COLÓN, C. (2006). Op. Cit. 27 de Noviembre.

propao del palo, las *bombas de achique*, la *escotilla* principal de la *bodega* y un sinfín de elementos de la maniobra del palo mayor.

Para echar *el batel* a la mar (o recogerlo), era preciso suspenderlo de *la verga mayor* mediante dos *aparejos reales* situados en la *verga* de tal forma que permitiesen llevar el *bote* en horizontal, palmeándolo hasta sacarlo *fuera de bordas* y ahí, ponerlo en el agua; el paso del bote, suspendido de la *verga mayor* sin chocar con la *tolda* o con la *tilla*, para *izarlo* o *arriarlo* era una maniobra nada fácil con viento o mar, teniendo en cuenta el peso *del batel* y el corto espacio ofrecido por la *verga*.

Hay que señalar que el *batel* iba casi siempre a *remolque por la popa* salvo en los casos de mar agitada. El *batel* era, durante la navegación de altura, una herramienta prevista para muchas emergencias como la caída de un hombre al agua, remolcar la nao en caso de calmas prolongadas, llevar o traer a personas o bastimentos de una embarcación a otra, e, incluso, pescar. En las cercanías de tierra, a todo lo anterior se añadía el *bojeo*, o reconocimiento de la costa, tomando las fundamentales *sondas* y observando y situando todo tipo de *escollo*.

Siempre estaba previsto que el batel remolcase el barco donde no fuese conveniente dejarse empujar por el viento o para alejarse de tierra y ponerse en *franquía* buscando el viento adecuado. También era utilizado para hacer la *aguada*, ayudar en la *faena de anclas* por si no se *levaba* correctamente y era preciso *zafar* el *ancla* del fondo, como se hacía con fondos de piedra o sin visibilidad. Una maniobra de emergencia fundamental era el *espiado*³⁸⁰ de un *ancla por popa*, en el caso de *embarrancar*, asunto del que se tratará ampliamente más adelante.

Y aunque los conceptos y las supuestas unidades de medida de la época son francamente confusas, conviene señalar aquí que, en esta época, no se construía para un *desplazamiento* sino para un *arqueo* determinado, o sea, la cantidad de mercancía que se pretendía meter en la *bodega*, entre la cual iban, como es lógico, los víveres y el agua a consumir durante la navegación. Los griegos hacían el arqueo por *talentos* y los romanos, *por ánforas*; en la Edad Media en todo el sur de Europa se arqueaba por

³⁸⁰ Esta sencilla maniobra que siempre estaba preparada a bordo, al no ser ejecutada por el Maestre, fue la que provocó la pérdida de la “Santa María”.

toneles, mientras que en el norte se medía por *last*³⁸¹, de vino. Tomando como unidad la nada clara de *tonel*, que en el caso del *tonel macho o de Cantabria*, equivalía a 0,68 metros cúbicos, volumen del ortoedro en el que se inscribía una barrica de 27,5 *arrobas* de agua y que equivalían a 8 *codos cúbicos de ribera* pero que también nos dejan con la duda de si serían *arrobas* de 11 ó de 16 litros.

En Vizcaya, y en general en el norte, se usaba más el *tonel*, y entre los sevillanos se usaba la *tonelada*, con una equivalencia de toneles por doce toneladas. También había una *tonelada antigua* equivalente al volumen de dos de los toneles anteriores, pero estas equivalencias son ya del siglo XVIII y tampoco coinciden siempre pues el “sistema de unidades” del norte apenas tenía que ver con el del sur o de levante, y tan sólo la admirable sabiduría y destreza de aquellos *maestres de ribera* era capaz de construir un barco sin tener delante un solo papel, bastándoles unos cuantos *patrones* de las curvas de las cuadernas para definir el *gálibo*, o sea, las formas de un barco.

Siguiendo aproximadamente los datos de la Comisión Arqueológica citada la nao “Santa María” (Figuras 12 y 13) tendría una *eslora en flotación* de 22 metros, con una *quilla* de 18,50 m, una *manga de trazado* de 7,80 m y un *puntal* de 3,80 m de la *quilla al bao maestro* de la *cubierta principal*. Calaba 2,18 m en *proa* y 3,00 m en *popa*, dando un desplazamiento de 233 toneladas con un *peso muerto* del casco de 90 toneladas al que habría que añadir unas quince toneladas entre *palos, vergas, velas, jarcia firme y de labor, anclas, batel y chalupa*; restando estas ciento cinco toneladas a las 233 del *desplazamiento* quedan unas ciento veinte toneladas *de arqueo*.

La “Santa María”, antes llamada la “Gallega”, debía haberse llamado así por haber sido construida allí, quizá en Bayona, en la ribera sur de la Ría de Vigo, sin que se haya encontrado un solo documento probatorio de tal origen. Es muy probable que la cosa fuese así, puesto que la construcción naval de Galicia y de todo el Cantábrico tenía fama de calidad y habían probado con larga experiencia el comercio con Francia, Flandes, Inglaterra y seguramente con las ciudades Hanseáticas del Imperio Germánico, además de la pesca, a distancias sorprendentes para la época.

³⁸¹ Dato tomado del artículo ARQUEO de la *Enciclopedia General del Mar*. Garriga. Barcelona 1988.

Construida con “carballo”, o sea, roble gallego, no puede descartarse que *la quilla*, incluso los *palos*, fuesen maderas escandinavas pues en el siglo XIV se importaban grandes árboles del norte de Europa, ya que en todo el sur no quedaba un solo árbol bien derecho, de unos veinticinco metros de altura y con el diámetro suficiente para poder *labrar* esa viga maestra que es la *quilla* de un barco. Primero fue la construcción naval durante el Imperio Romano; más tarde, la hispano-árabe, numerosa y de gran calidad, tema, por cierto, apenas tratado, con aportación de nuevos tipos de barcos y de aparejos procedentes de los mares orientales y adaptados al Mediterráneo; en la cornisa cantábrica gallegos, astures, cántabros y vascos rivalizaron en calidad y cantidad.

El avance del Reino de Aragón por la costa mediterránea, incluyendo las Islas Baleares y el de Castilla hasta Andalucía y Murcia, además de los primeros movimientos sobre Canarias, dejaron deforestados los antes bien nutridos bosques de la Península Ibérica, teniendo que recurrir a la importación de árboles de gran tamaño a través de las ciudades de la Liga Hanseática como Bremen, Hamburgo o Lübeck.

La *quilla* es un gran madero, viga maestra del barco, perfectamente recto y plano, al que se le abren en sus extremos las *cajeras* necesarias para poder *encastrar* el resto de las piezas que formarán el esqueleto del barco. Tendida la quilla, se encastraban, por un extremo, la pieza denominada *roa o roda*, que formará la *proa*, o parte delantera del buque; por el extremo contrario se encastrará *el codaste*, especie de viga vertical que, además de soportar el *timón*, servirá de estructura para toda la *popa*, o parte trasera del buque (Figura 15).

La forma de la *popa* condicionaba la del *codaste*: si la *popa era redonda*, es decir, si el *forro* se reunía sobre el codaste (Figura 16), éste podía ser más estrecho y, por tanto de una sola pieza, mientras que si la *popa era de espejo* (Figura 17), al ensancharse, el codaste requería cerca de la quilla una forma trapezoidal, uniéndose varias piezas para formar el *dormido* (Figura 15), donde van terminando las *tracas del forro* haciéndose más estrecho. Todas las formas tanto de proa como de popa van reforzadas interiormente por unas piezas llamadas *buzardas*, que contribuyen a hacer más sólidas las uniones, sobre la *quilla* y sobre las *cuadernas*.

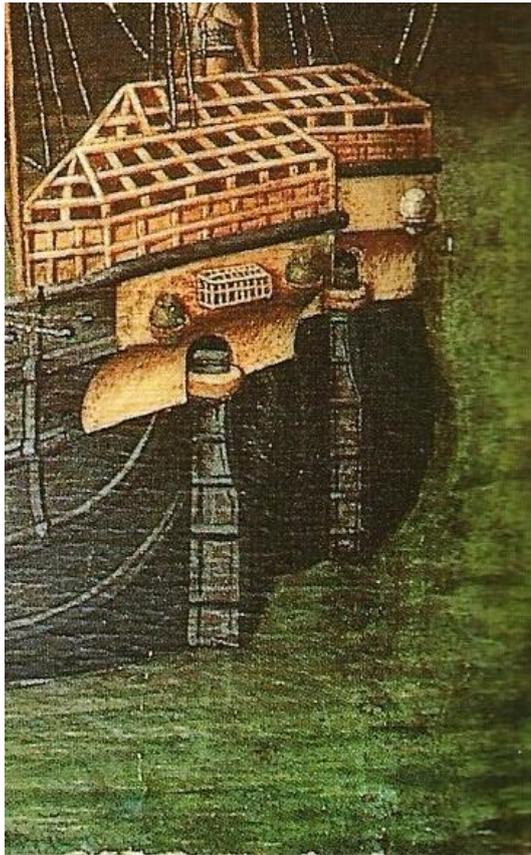


Fig. 16 *Popa redonda*

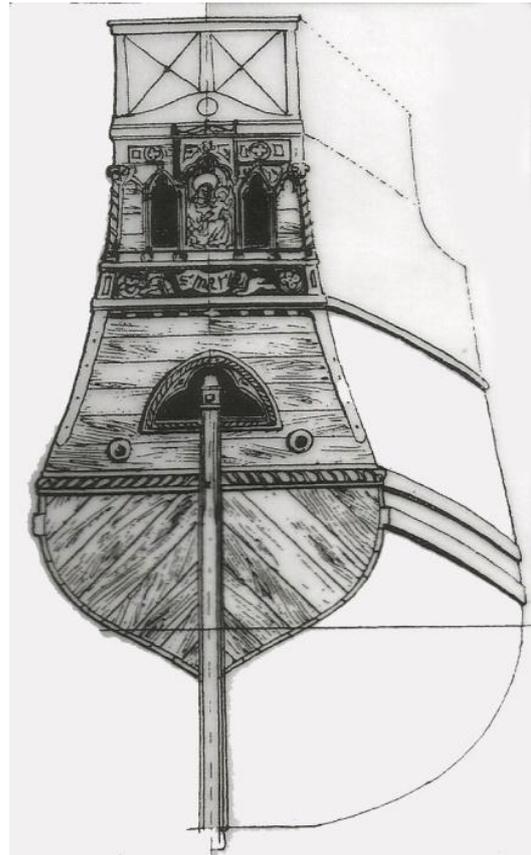


Fig. 17 *Popa de espejo*

Las modestas dimensiones de la Santa María nos permiten suponer que las *cuadernas* y la *roda* eran de una sola pieza, no pudiendo decir lo mismo del *codaste* hasta tener la seguridad de la forma de la *popa*. La *quilla* lleva a todo lo largo de su cuerpo una ranura, denominada *alefriz* en la que encaja la primera hilada de *las tablas del forro*, llamada *traca de aparadura*. En el caso de la “Santa María”, la *quilla* debía medir entre 18 y 19 metros, con una sección de treinta por sesenta centímetros.

Las *cuadernas* son las costillas que van a dar al casco su curvatura en todas direcciones (Figura 18); van encastradas en la *quilla*, llamándose *genol* la sección de arranque de la *cuaderna*, situándose a una distancia una de otra equivalente a su anchura, más o menos, un palmo, y los espacios que quedan entre la quilla y cada dos cuadernas son lo que Colón y Las Casas llamaban *conventos* o *comentos* y que se usaban para acomodar el *lastre* en su parte más baja. Cada *cuaderna* tiene una curvatura diferente (Figura 18) según la posición que ocupa para poder ir dando la forma ahusada, hidrodinámica del barco, que consiste en que las láminas de agua que ya han chocado con el casco en proa se deslicen con la mayor suavidad y salgan

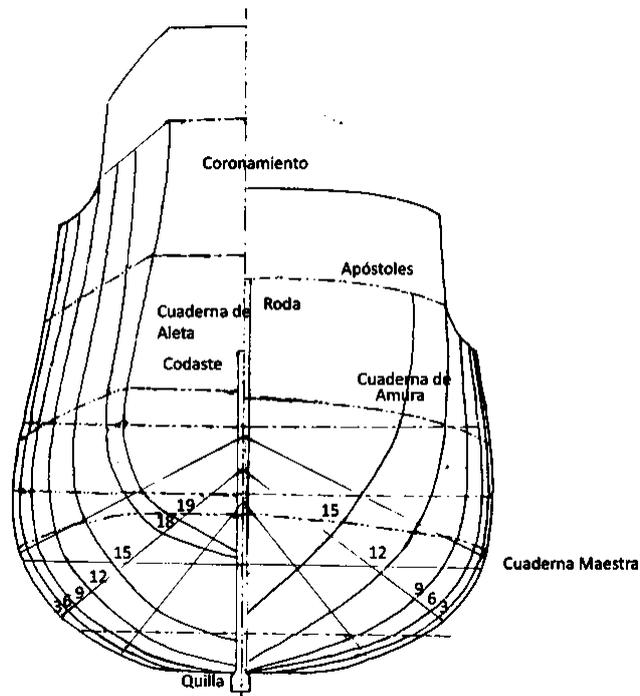


Fig. 18 Plano de cuadernas de la Nao Santa María, según Fernández Duro (1892).

sin formar remolinos, presentándose ante *el timón* ordenadamente para escapar por popa o, bien, poder responder al frenado lateral que ejerce la *pala*, obligando al barco a girar en esa dirección, siempre que el timón esté metido a una banda.

En este sentido, Fernández Duro dice que en la “Santa María”, la *cuaderna maestra* nacía muy llana, es decir, sin ángulo respecto a la horizontal de la *quilla*, y que *cerraba* un tanto de *boca* al superar la cubierta principal (Figura 19).

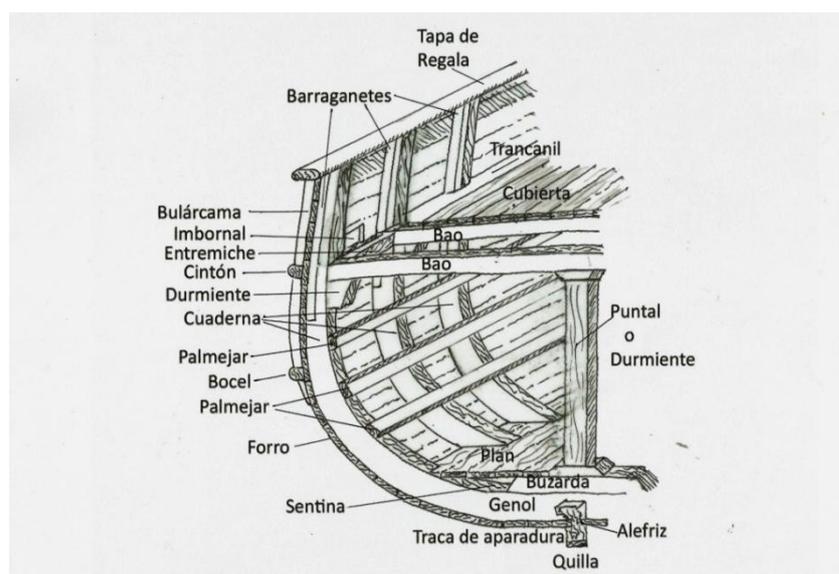


Fig. 19 Sección del casco por la cuaderna maestra mostrando la estructura interna del barco. Dibujo de la autora.

Lo que se denominaba *astilla muerta o astilla viva* que era el ángulo vertical con el que podía arrancar la *cuaderna de la quilla* y el punto más exterior de la curva que hace el casco se denomina *escoa*.

El forro está formado por tablas de unos seis a ocho centímetros de espesor y que se *labraban* dando la curvatura de forma tal que se adosasen a las *cuadernas* sin necesidad de forzar las curvas mecánicamente. Era construido *a tapa*, es decir, cada espesor caía sobre el espesor de la anterior y se unían entre ellas mediante unas lengüetas de madera llamadas *espigas* que penetraban en unas *mortajas* abiertas en el espesor de la tabla y luego, todo el conjunto, atravesado por una *cabilla* de madera, que más tarde fueron de bronce o hierro, para asegurar las *costuras* y evitar que una tabla se deslizase adelante o atrás o en sentido longitudinal; esta técnica ya había sido utilizada por los romanos.

Cada hilera de tablas (Figura 20) se denomina *traca* y la primera de todas, la *traca de aparadura*, va encastrada en una ranura de la quilla denominada *alefriz*, como fue explicado antes; cada traca, al llegar a la roda o al codaste se encastra en éstos recibiendo unos refuerzos interiores denominados *buzardas*.

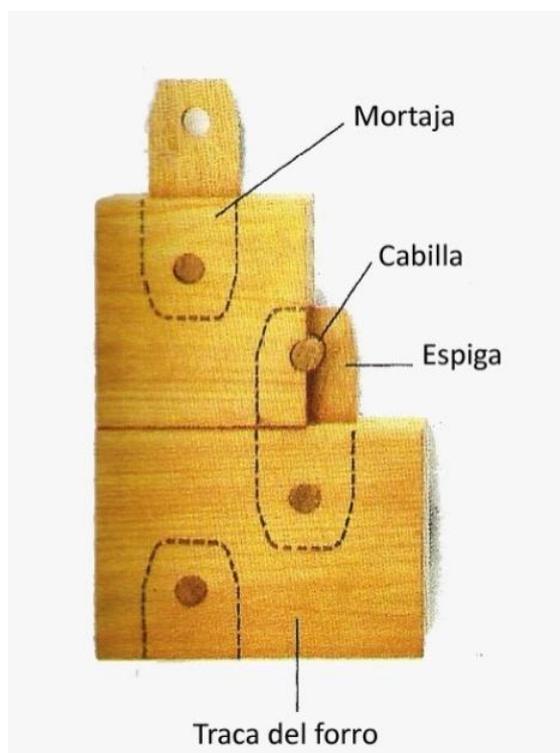


Fig. 20 *Traca del forro a la romana*. Tomado de *Diccionario Visual ALTEA de Naves y Navegación*, (1992).

Estos barcos tenían el fondo bastante plano. Las cuadernas salían de *la quilla* prácticamente perpendiculares hasta que empezaban a acercarse a la roda, llamándose *amura* al espacio que hay desde la *cuaderna número siete*, hasta la *roda*, y apóstoles a las seis cuadernas o vagras de cada costado (Figura 21). Hasta la última *cuaderna* antes del *codaste*, van inclinándose para recibir el *forro del casco* llamándose *cuaderna de aleta* la última de ellas, que va ligada *al yugo* o *yugos* para formar el *espejo* de popa.

A medida que va elevándose el *forro* se van uniendo las *cuadernas* entre sí mediante unas vigas horizontales denominadas *palmejares* (Figura 19), que actúan como refuerzo estructural del casco y que, posteriormente, servirán como apoyos y lugares de sujeción de la carga. Al llegar a la altura de la cubierta principal las *cuadernas* reciben una especie de ménsula llamada *durmiente* (Figura 19), sobre la que se apoyarán los *baos*, vigas transversales que soportan la tablazón de cubierta; las *cuadernas* van unidas entre sí y con los *baos* mediante unas piezas denominadas *entremiches* (Figura 19) y sobre las cuales corre a todo lo largo del perímetro de la cubierta el *trancanil*, que es el marco en cuyo interior va la tablazón de cubierta y que tiene una ligera inclinación desde la crujía o eje longitudinal del barco y a *banda* y *banda* para evacuar el agua (Figura 19).

El casco termina en *popa* a la altura de la *cubierta principal* en una importante pieza denominada *yugo* (Figura 21) que enlaza con la última *cuaderna* de cada costado, llamadas *aletas* y que lo cierra estructuralmente. A partir de la línea de la cubierta se levanta a proa la *tilla o castillo*, pequeña estructura de madera, a veces, almenada para facilitar su defensa y bajo la cual *se adujaban* los *cables* de la *faena de anclas* y otros elementos de la maniobra. Como se ha indicado anteriormente, el cerramiento de este espacio era bastante sencillo, en forma de *afrizada*, una especie de mamparo de tablas horizontales con cierta inclinación y con unas frisas entre tabla y tabla para disminuir el efecto del golpe de mar y evitar en lo posible la entrada de agua.

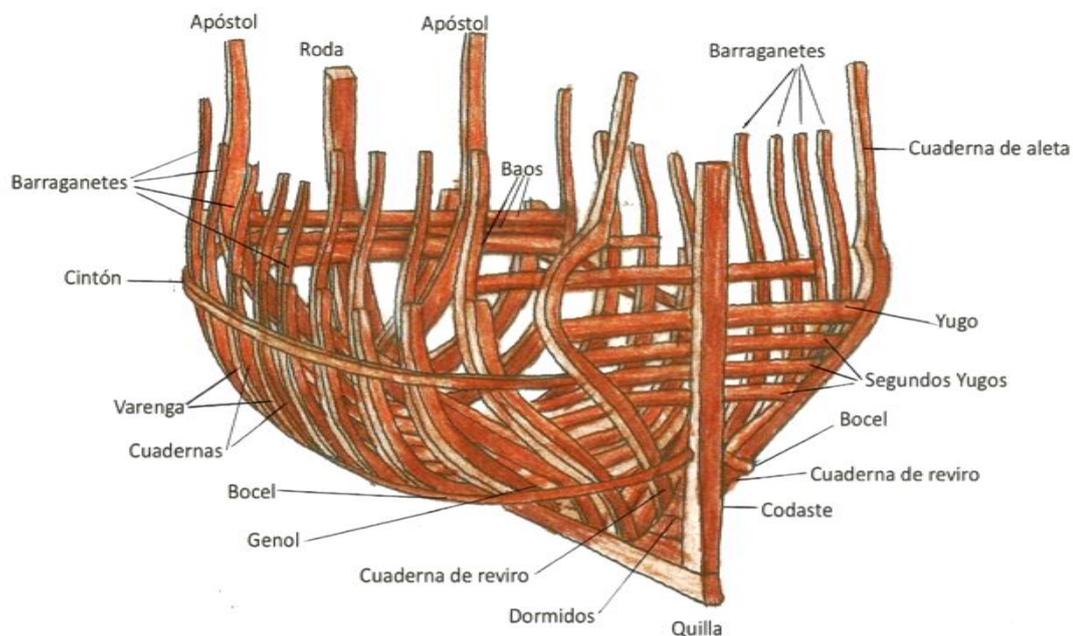


Fig. 21 Modelo enramado de la estructura de una Nao. Tomado de Diccionario Altea, (1992). Modificado por la autora.

A popa, se encontraba la *tolda* cubriendo casi un tercio de la *cubierta*, desde el *combés* hasta el *coronamiento de popa*, espacio en el que iba la *caña del timón* y las *agujas* y que, en la práctica, era el único espacio a cubierto del barco, si se exceptúa la *bodega*. El *timón* era un amplio *tablero*, denominado *azafrán*, de gruesas piezas de madera con sus refuerzos de pletinas de hierro y sujeto al casco mediante *pinzotes* que entraban en las hembras del *codaste*; el *timón* acababa estrechándose algo más arriba de cubierta convirtiéndose en un grueso vástago que se movía mediante un madero horizontal, la *caña*, que penetraba en la *tolda* por una abertura horizontal llama *limera*. La *tolda* era el único espacio a cubierto que había en el barco y donde probablemente guardasen sus pocas pertenencias los miembros de la tripulación, además de materiales de a bordo.

El techo de la *tolda* era una cubierta llamada *toldilla* y en la cual se elevaba un pequeño alojamiento, la *chupa* o *chupeta* para el capitán, soportando el *coronamiento de popa* y cuya superficie se estima que no superaría los ocho o diez metros cuadrados. La estructura exterior estaba formada por los *barraganetes*, (Figura 22), prolongación de las *cuadernas* en sentido vertical y que tenían suficiente resistencia como para poder soportar los *baos de toldilla*.

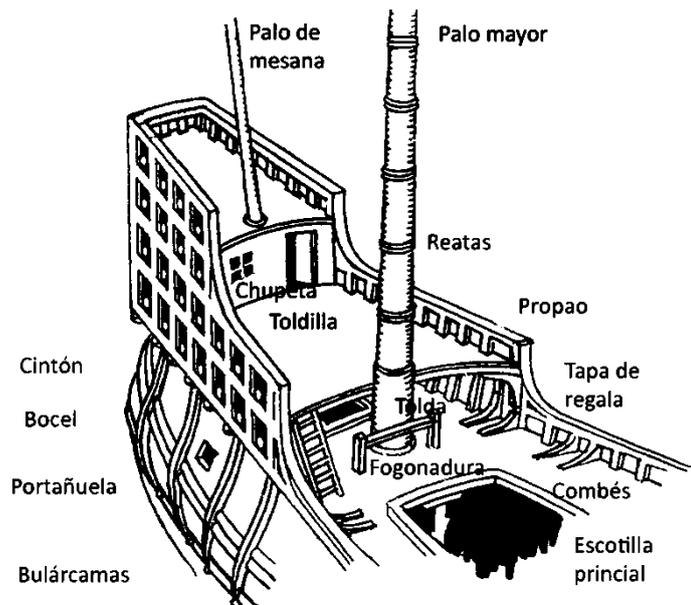


Fig. 22 Esquema de la popa de una Nao del siglo XV. Tomado de Guillén, J (1990)

La toldilla llevaba la fogonadura en la que trabajaba el *palo de mesana* y toda su maniobra. El lanzamiento del castillo de proa y el del coronamiento de popa permiten suponer una notable resistencia de todas esas estructuras que, además, tenían que soportar los embates de la mar y el ataque constante del viento.

El *casco* estaba notablemente reforzado en el interior y exterior mediante unas grandes piezas verticales, denominadas *bulárcamas* (Figuras 23 y 24), situadas

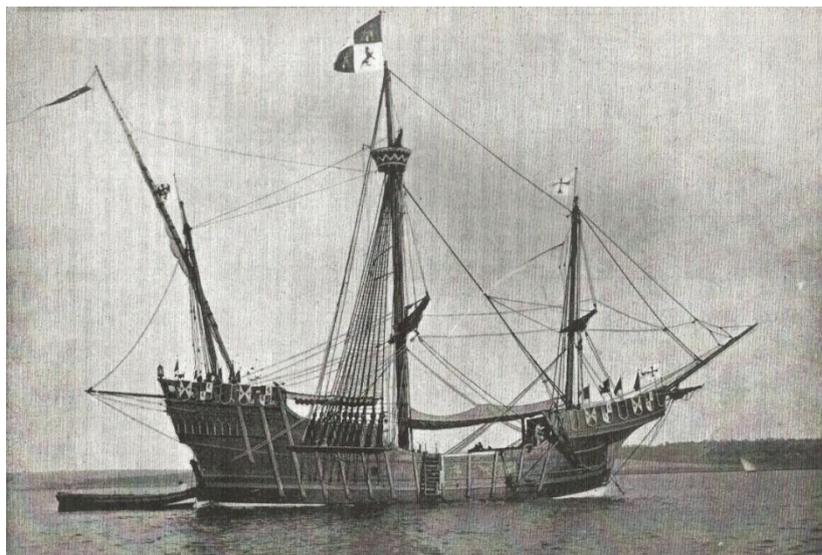


Fig. 23 La Nao Santa María fondeada en los caños del Arsenal de la Carraca, San Fernando (Cádiz). Obsérvense las bulárcamas y cintones de refuerzo exterior del casco. Tomado de Fernández Duro (1892)

cada tres o cuatro *cuadernas* que alcanzaban también la *tolda* y la *chupeta*, cruzadas con otras horizontales, llamadas *cintones* o *boceles*, que envuelven el barco añadiendo resistencia a los muchos esfuerzos que han de hacer las maderas, sin poder olvidar que la unión de todas estas piezas se hacía, en un altísimo tanto por ciento, mediante *clavazón de madera* y tan sólo una pequeña parte en los puntos fundamentales era *clavazón de hierro*, que se oxidaba fácilmente, destruyéndose, pues la *de bronce*, en ésta época, prácticamente no se usaba por su elevadísimo precio.

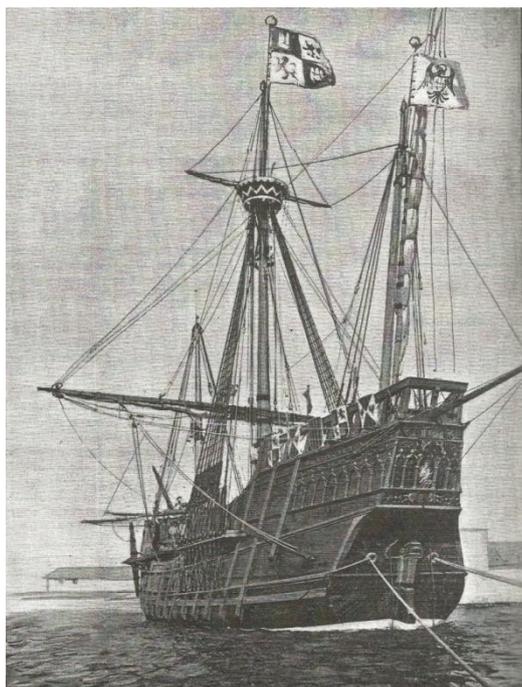


Fig. 24 Otra vista de la Nao Santa María en el Arsenal de la Carraca. Tomado de Fdez. Duro (1892)

El casco de madera, una vez terminado, era sometido al *calafateado*, operación consistente en rellenar la totalidad de las uniones entre maderas con hilas de estopa de algodón, lino y cáñamo, empapadas en brea caliente. La brea es el destilado de la leña de coníferas en ausencia de aire, de la que va goteando el alquitrán y que, al enfriarse y secarse, llega a tomar forma sólida de aspecto negro vítreo que funde con facilidad en unos calderos en los que se empapaba la estopa, que iba siendo introducida con ayuda de unos *fierros* con las formas adecuadas.

Uno de los problemas que aún no se han solucionado en la construcción naval es la incrustación de seres vivos, vegetales y, sobre todo, animales, en el casco de los barcos. Desde la más remota antigüedad se han intentado mil procedimientos para evitar el crecimiento de animales en la obra viva, desde untar los fondos con sebo a utilizar una especie de pintura a base de óxido de hierro denominada *almazarrón*,

disuelto en grasa, y que proporcionaba a los cascos un color marrón rojizo; el eliminar esta fauna tiene dos razones, una, disminuir el rozamiento del casco con el agua y otra, la más importante, que entre esa fauna no se incorporen especies xilófagas que terminen por barrenar los cascos, produciendo la llamada *broma*.

Volviendo al interior del casco, es casi seguro que estas naos no tendrían más que una *bodega* única, corrida de proa a popa, con acceso amplio, a través de la *escotilla* principal, situada en el *combés*, algo a *popa* del *palo mayor* y otra, entrada, más angosta, mediante una o dos *escalas*, situadas más a *popa*, bajo la protección de la *toldilla*. Parece ser que en algunos casos se situaban a *proa* y *popa* un pequeño compartimento cerrado que era utilizado como *pañol* de víveres o despensa y otro como *pañol de pólvoras*, cuyo conocido nombre de santabárbara aún tardaría doscientos años en llegar.

Así pues, el espacio diáfano que forma la bodega, tiene como fondo, la *sentina*, el lugar más bajo adonde concurren todos los líquidos y del que son evacuados mediante las *bombas de achique*. Sobre la *quilla*, que, a veces, va reforzada con otro tablón llamado *sobrequilla*, se levantan varios puntales, denominados *durmientes*, columnas que refuerzan la estructura vertical del barco y que impiden que los *baos* puedan quebrarse (Figura 25).

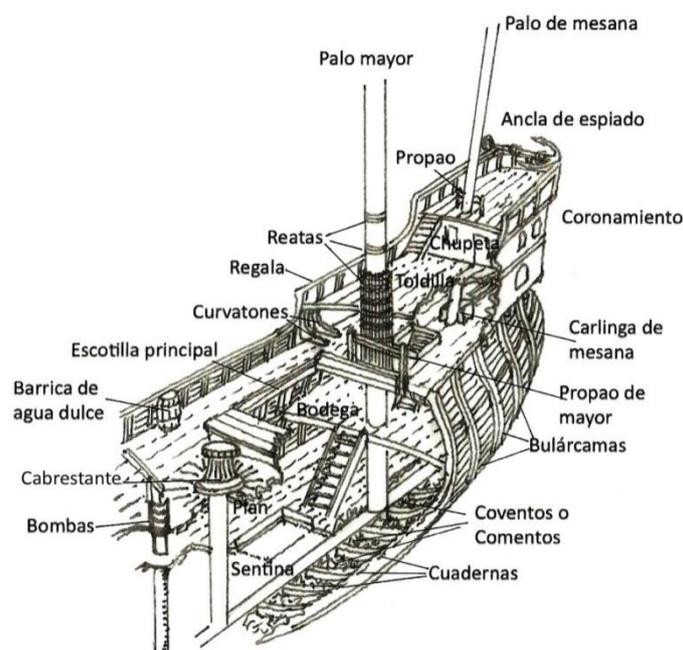


Fig. 25 Sección de una Nao mostrando la bodega. Dibujo de la autora.

Como la altura interior de la *bodega* alcanzaba fácilmente los tres metros desde la *quilla*, se tendían de costado a costado y apoyados en los *palmejares*, unos *baos* auxiliares sobre los que se extendían los *enjaretados*, especie de celosías de madera, que permitían ampliar el espacio de carga y facilitar la circulación entre los materiales *estibados*. El acceso a la *bodega* para carga y descarga se hacía a través de la *escotilla* principal, que no tendría más de tres metros de largo por dos de ancho. Esta *escotilla*, provista de un reborde de cierta altura, denominado *brazola*, se cerraba mediante varias piezas de madera llamadas *cuarteles*, cubriéndose a continuación con lonas embreadas y perfectamente aferradas al perímetro de la *brazola*.

En la iconografía medieval se observa en las *amuras* de los barcos la existencia de *escobenes*, es decir dos ventanas circulares abiertas en el costado, una a cada banda y cerca de *la roda*, por donde pasa el *cable* del ancla (Figura 26).

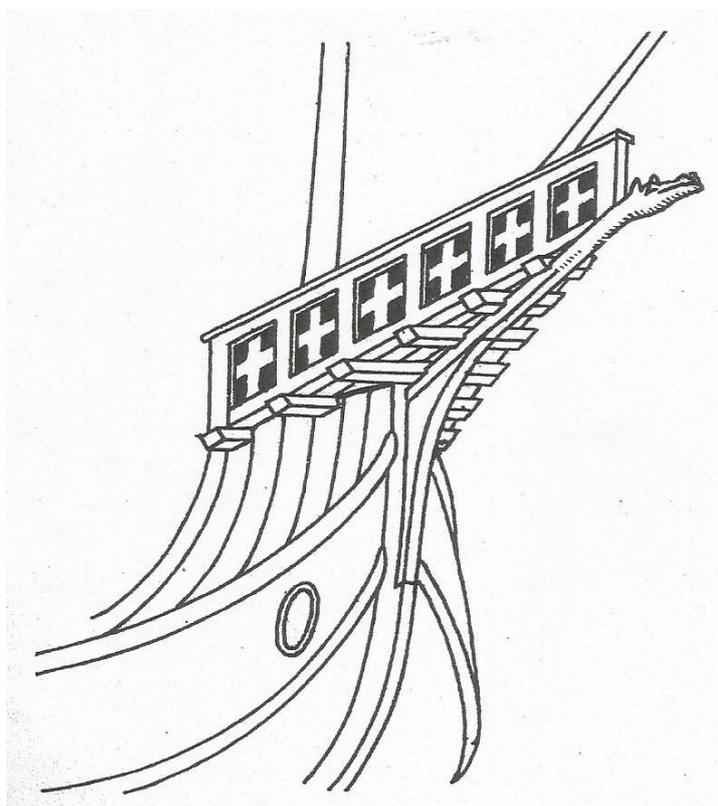


Fig. 26 Castillo de proa (tilla) de una Nao, tomado de Guillén, J (1990)

Fernández Duro, en la Memoria citada dice que iban forrados de plomo para evitar el desgaste de los cables, así como las *gateras* de popa para el paso de *coderas* para *amarrar* el barco o *espiar* un ancla.³⁸² Debían tener algún sistema de cierre por el interior pues debido a la poca altura sobre la línea de flotación parece probable que

³⁸² FERNÁNDEZ DURO, C. (1892). Op .Cit. pág. 28.

entrarse agua con facilidad. Algo a popa de los *escobenes* se *estibaban* las *anclas* sobre la *tapa de regala*, a donde eran *izadas* con la *verga de trinquete*, pues los *aparejos de serviola, gata y gatilla*, específicos para el *estibado de anclas*, tardarían aún dos siglos en aparecer. Los cabos con que se sujetaban las anclas a la regala y los cables a las bitas se denominan *bozas*.

En relación directa con todo lo anterior están *las bombas de achique*. En un barco tan pequeño como la “Santa María” no creo que hubiese más de dos, en el *combés*, quizá por *proa* de la *escotilla* principal, pero no sabemos dónde se encontraba el *pozo de sentina*, que podía ir más a *popa*.; eran bombas a la “romana”, es decir, sólo aspirantes hasta el nivel que permitiese alcanzar la presión atmosférica reinante; si era preciso elevar más el agua, se vertía en un recipiente del que lo sacaba otra bomba. En teoría, una bomba atmosférica puede succionar desde unos nueve metros de profundidad, pero tenemos serias dudas sobre la construcción del cuerpo de bomba, los forros de cuero de los émbolos y la estanqueidad de todo el sistema, por lo que no creemos que su eficacia fuese superior a unos cinco metros, altura que, en el caso de la “Santa María” era suficiente, pues desde el *pozo de sentina*, si es que lo había, hasta *la cubierta* no habría en ningún caso más de tres metros y medio.

El agua extraída era vertida sobre *cubierta* dándole salida a través de las *dalas* o *imbornales*; siempre se dijo en aquella época que las bombas españolas eran de mejor calidad que las flamencas o francesas. Quizá el secreto estuviese en la estanqueidad del cuerpo de bomba pero de lo que no hay duda es de que los *calafates* tenían trabajo asegurado para mantener los forros de cuero de los émbolos y los tubos que bajaban hasta la *sentina*, que podían ser de plomo o mangueras de cuero.

Un elemento de importancia fundamental a bordo era el *cabrestante* o *molinete*, que se diferencian uno de otro en que el eje sea vertical u horizontal, siendo, en general, mucho más eficaz el *cabrestante*, que trabaja con todo el barco como punto de apoyo mientras que el *molinete* exige la instalación de un bastidor para poder situar el *torno horizontal*; este tema de la eficacia de uno y otro dio pie para larguísimos debates. El *cabrestante* es un eje vertical que atraviesa el barco por completo, a través de las cubiertas y que se apoya en la *quilla*, a fin de transmitir la totalidad del esfuerzo con la mínima merma y que cuando no se puede situar en la

crujía del barco, es preciso montar *baos auxiliares* y otros refuerzos que transmitan los esfuerzos a la *quilla*.

El *cabrestante* dispone de un mecanismo que impide que pueda girar hacia atrás por sí mismo, para lo que está provisto de una uña llamada *pal*, que le impide girar en dirección contraria a la que está trabajando; está provisto de un ensanchamiento alrededor del cual se enrollan los cables o cabos de forma que no puedan zafarse por sí solos y se le hace girar mediante unas barras de hierro llamadas *espeques*; también hay listones en cubierta en forma de estrella a su alrededor para poder hacer toda la fuerza con los pies fijos mientras se le hace girar con los *espeques* (Figura 27).



Fig. 27 Cabrestante. Tomado de Diccionario Altea, (1992)

Es el elemento que realiza los mayores esfuerzos a bordo, entre los que destacan *levar las anclas*, sacar el barco de una *varada* o situarlo correctamente frente a la playa para *dar monte*, manejar grandes pesos como izar y arriar los botes, llevando los cabos necesarios hasta él a través de *bitas* (puntos de amarre de máxima seguridad) y otros elementos de conducción de un *cabo* en la dirección conveniente. El eje del cabrestante atravesaba la cubierta y se apoyaba en la *quilla* o en un *bao* de los más fuertes para poder prestar

servicio también bajo *cubierta*. Normalmente se situaba en el eje del barco y lo más central que permitiesen otros elementos pero también podía situarse lateralmente para aprovechar mejor los espacios.

Un elemento importante que se situaba sobre cubierta era el *fogón*, un cajón de chapa metálica o de madera revestida de ladrillos y con el fondo de arena, con un costado bastante más bajo que los otros tres y que no se encendía más de una vez al día, lo primero por la siempre escasa leña de que se disponía y, también, que por muy bien situado que se colocase a *sotavento*, si el viento andaba revuelto era un peligro tremendo para el barco y se renunciaba a comer caliente.

2. El lastre

Y vamos a terminar la descripción del casco con la de un elemento fundamental para navegar y, en su día, para identificar los restos de la “Santa María”: *el lastre fijo*. Todo barco en el momento de ponerlo a flote ha de ser lastrado para *adrizarlo*, o sea, nivelarlo, primero en sentido de *la manga* y luego en el de *la eslora*, procurando que cale un poco más de *popa* que de *proa* a fin de conseguir el mejor *asiento* para que el viento lo impulse adecuadamente y el *timón* actúe bien. Esto se lograba introduciendo en los *conventos* cantos rodados no muy grandes y cementándolos con alguna especie de argamasa hasta lograr los mínimos de estabilidad necesaria para navegar. Como es lógico este lastre fijo eran piedras de las inmediaciones del lugar de construcción.

Si el barco navegaba con una carga que, aunque abultase, pesase poco se hacía preciso añadir más lastre para garantizar la seguridad hasta alcanzar lo que hoy se denomina *línea de franco bordo*, o sea, *la de plena carga más la reserva de flotabilidad*. Si el barco era descargado en un lugar y no recibía nueva carga precisaba completar un peso mínimo para que *el asiento* del casco en el agua fuese correcto, por lo que se le añadía más lastre de ese lugar, pero el *lastre fijo* de construcción seguía siendo el mismo. Si, como se sospecha, la “Santa María” había sido construida en Bayona, es casi seguro que su *lastre fijo* sea granito o cuarcitas gallegas. Tras casi cuatro meses de viaje desde la salida de Canarias, se habrían consumido buena parte de los víveres y se habrían entregado también buena parte de los productos llevados para rescate, por lo que sería posible que tras las reparaciones efectuadas en la costa de Cuba, hubiese sido preciso añadir algún lastre, que estaría formado, lógicamente, por piedras antillanas.

Encontrándose en Mares (costa noreste de Cuba) “*enamaneciendo mandó poner la nao a monte...*”³⁸³, es decir, Colón decidió reparar los barcos y ordenó *dar monte*, que es como se denominaba la maniobra consistente en tumbar el barco de costado sobre una playa mediante un hábil traslado de pesos, aprovechando la marea y con la ayuda de unos *aparejos* fijados a tierra; de esta forma se podía descubrir todo un *costado* hasta la *quilla*, incluso parte del otro, y proceder a su reparación, repitiéndolo a continuación con el otro costado. Y añade: “*y los otros navíos, pero no todos juntos, sino que quedasen siempre dos en el lugar donde estaban, por la seguridad...*”³⁸⁴. “*Hoy tiré la nao de monte y me despacho para partir el Jueves...*”³⁸⁵, añadiendo que pensaba continuar el viaje el jueves 8 pero no pudo hacerlo hasta el lunes 12 por falta de viento. Ese mismo día vieron por vez primera “*mujeres y hombres, que con un tizón, yerbas para tomar sus sahumeros que acostumbraban*”; no ha quedado para la historia quién fue el primer español que fumó tabaco.

3. Arboladura, velamen, jarcia firme y jarcia de labor

- Los Palos

Uno de los pocos datos de la Santa María que nos dejó Colón por escrito es aquél en el que nos hace saber que tenía tres palos; seguramente habría muchísimos más datos, pero Las Casas, inconscientemente, nos privó de ellos “*y llevaba todas mis velas de la nao, maestra, dos bonetas, y trinquete y cebadera, y mezana y vela de gavia....*”³⁸⁶. Este párrafo es fundamental para saber cómo era el *aparejo de una nao*.

Había *carabelas de dos, tres y hasta cuatro palos*, que, en general, llevaban *aparejo latino* y cuando sabían que iban a adentrarse profundamente en el océano, es decir, que iban a navegar con *vientos largos*, lo cambiaban por el *aparejo redondo*, aunque parece ser que este cambio era tan normal y frecuente que los barcos llevaban a bordo los dos (Figura 28).

³⁸³ COLÓN, C. (2006). Op. Cit. 5 de Noviembre,

³⁸⁴ *Ibidem*.

³⁸⁵ *Ibidem*. 6 de Noviembre.

³⁸⁶ COLÓN, C. (2006). Op. Cit. 24 de Octubre.

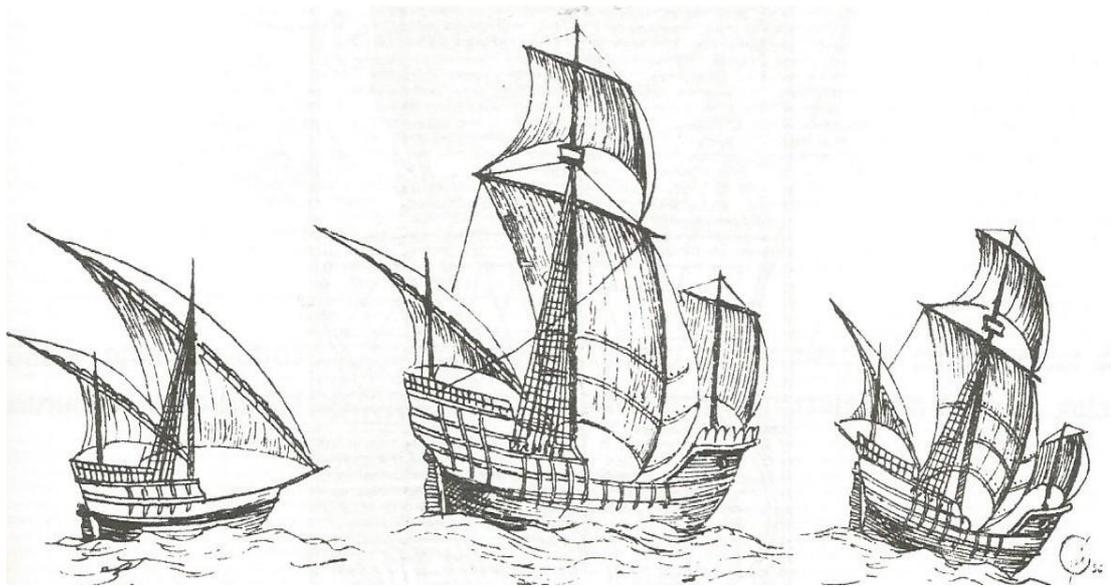


Fig. 28 Naos del mapa de la Isla Española de Andrés de Morales de 1509.

En el caso de la “Pinta”, el jueves 9 de Agosto, en Gran Canaria, le fue cambiado el *aparejo latino* por el *redondo*, yendo a reunirse con los demás en La Gomera. De hecho, no hay ningún detalle que nos permita saber si la “Pinta” y la “Niña” tenían dos o tres palos, aunque lo más probable es que fuesen tres, al menos, en la “Pinta” (Figura 29).

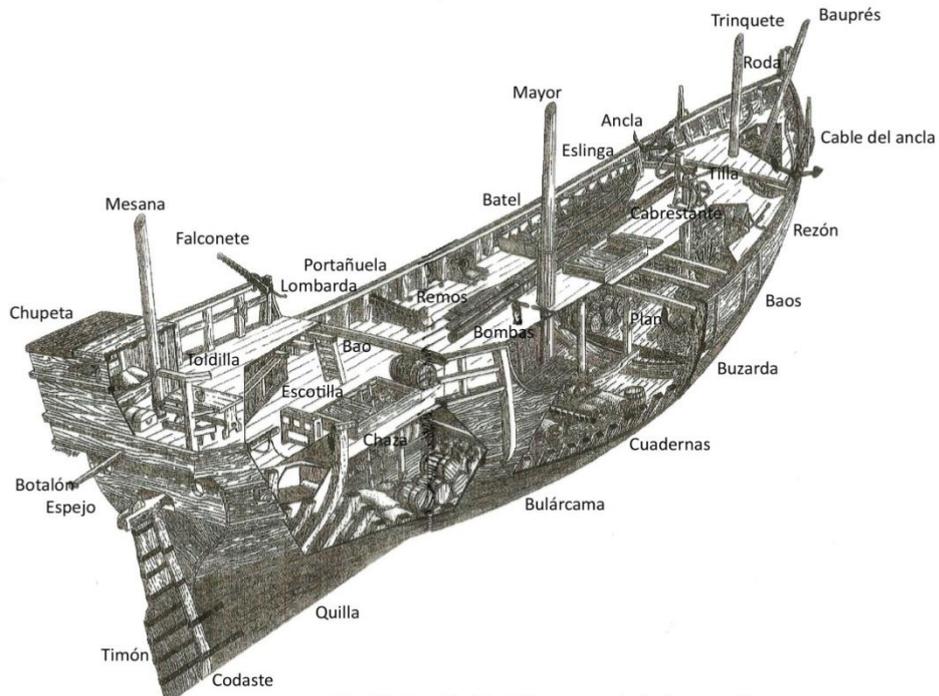


Fig. 29 Sección ideal de una carabela de tres palos. Tomado de Zaragoza, G (1992).

Los *palos arbolados* que montaba una nao eran tres, de proa a popa, un *trinquete*, un *mayor* y un *mesana*, más otro palo casi horizontal o muy inclinado *por*

proa, denominado *bauprés*, y que es la clave de toda la *arboladura*. Cada palo tiene una función específica que trataremos de explicar.

No existe ningún tratado de construcción naval del siglo XV y los que conocemos son algo posteriores: en estos textos se nos dice que el *mastel* o *palo mayor* de una *nao* debía medir lo que *la quilla* más el *lanzamiento de proa*, o sea, la longitud del *castillo* más *la tajamar*, es decir, unos veintiséis metros de longitud por unos ochenta a noventa centímetros de diámetro en la *fogonadura*, agujero de cubierta por el que pasa el palo y que lleva unas piezas de cuero y lona para absorber el inevitable roce del palo con la cubierta e impedir el paso de agua (Figura 30).

El palo termina en una *coz* que penetra en el *tintero* excavado en *la quilla* y por donde transmitirá al casco el esfuerzo del viento. *El palo mayor* de estas naves es el que lleva casi todo el esfuerzo de propulsión, por lo que se hacía enterizo, reforzándolo con varias *reatas*, vueltas de *grueso cabo* (Cuerda) bien tensado, que actuaban como *zunchos* cada codo de distancia, aproximadamente. El calibre del palo iba disminuyendo suavemente hasta quedar reducido a los dos tercios al llegar a la *encapilladura*, rebajes situados a unos dos tercios de la altura y donde se amarran *los obenques* y *estais*, (tensores laterales y frontales que mantienen el palo en su posición correcta).

El *palo mayor* se alzaba *en candela*, o sea, vertical o ligerísimamente inclinado a popa para que el viento lo ponga derecho. Cuando se montaba una *segunda vela* en el mayor, la *gavia*, se hacía llevando *la verga* directamente al *galope*, o sea, al palo sin necesidad de montar una prolongación del mismo, o *mastelero*, que empezaría a usarse poco después al aumentar el tamaño de los barcos apareciendo los *galeones*, y por ende, la altura de los palos para poder dar más velas; al no poder hacer los palos enterizos hubo que inventar el sistema de *masteleros*.

El palo se mantenía derecho (Figura 31) mediante seis u ocho *obenques*, gruesos cabos terminados en una *gaza* (ojal) que entra en la *encapilladura* (Figura 32) y que se tensa mediante un *aparejo de vigotas* (Figura 33), afirmado en las *mesas de guarnición* (Figura 34), gruesos tablonés *prolongación de la cubierta hacia fuera*, apoyados en los *curvatonés* y en las *bulárcamas*; cada *aparejo de dos vigotas* y su *acollador* (tensor) termina en un *cadente* por debajo de la *mesa de guarnición* y que entra en el *cintón bajo* del casco. El conjunto de *obenques* de un costado forma la

llamada *tabla de jarcia*; los obenques se unen unos con otros mediante cabos horizontales amarrados a cada obenque, llamados *flechastes* (Figura 31) para formar una escala por la que poder subir al palo. Además de la obenadura, para asegurar el extremo del galope se dan dos *burdas* (Figura 31), también desde *el tope* a la *mesa de guarnición*, más a popa de los obenques.

Para sostener el palo en su posición en sentido proa-popa se daban los *estais*, gruesos cabos, a veces dobles en paralelo desde la *encapilladura* (Figuras 31 y 32) al pie del *trinquete* y otro desde *el tope* a la *encapilladura del trinquete*. Finalmente, a la altura y por debajo de la *encapilladura* del mayor, se instalaban dos piezas paralelas, llamadas *cacholas* que soportaban un sistema de vigas cruzadas, llamadas *crucetas*, *canes* y *canecillos* con las que se armaba el piso de una *gata* o *cofa*, especie de cesta circular forrada de cuero, donde se hacía la maniobra de *la gavia* y se apostaban los *serviolas* o *vigías* (Figura 32).

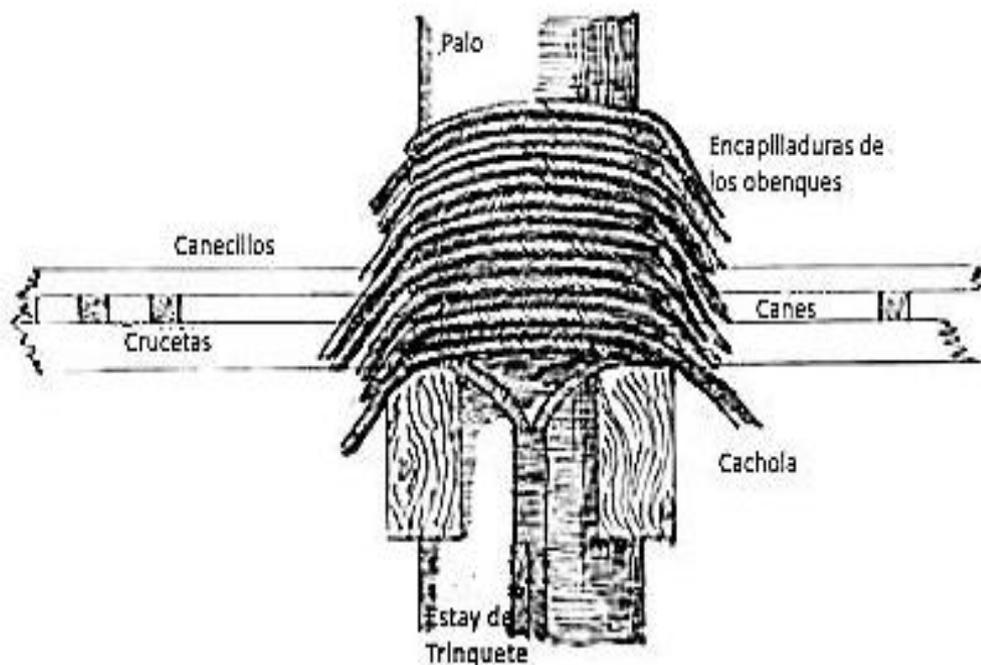


Fig. 32 Encapilladura de los obenques

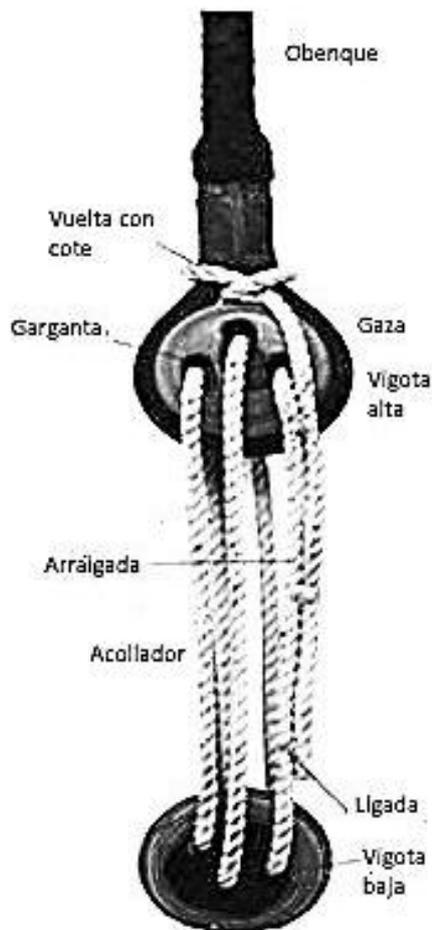


Fig. 33 Aparejo de vigotas



Fig. 34 Mesa de guarnición y cadenote

El *trinquete* es el primer palo que se levanta por la *proa* (Figura 35); en esta clase de barcos, el *trinquete* y *el mesana* tienen como misión mantener el *gobierno del barco*, *el rumbo*, más que colaborar a la propulsión, sin dejar de hacerlo. El barco es un móvil que recibe el empuje del viento en un *palo situado hacia el centro*, sobre el cual pivota a derecha o a izquierda, salvo que el viento venga exactamente por *la popa* haciendo que siga su rumbo, pero esto no sucede casi nunca. Al recibir el viento inclinado, el barco *deriva*, o sea, se aparta de la dirección original que habría que ir recuperando con el *timón*.

Si se instala *otro palo* en el barco de tal forma que las *velas no se quiten el viento unas a otras*, se aumentará la *deriva asotavento* (hacia donde va el viento) *si el palo va por la proa del otro*; para compensar esta deriva se instala un *tercer palo*, *el mesana* (Figura 37), que produce el mismo efecto pero que al encontrarse *por popa del mayor* hace que la *deriva* se traslade hacia *barlovento*, (de donde viene el viento). Este es el fin último de la distribución de las velas en barcos de más de un

palo y en algunos, provistos de *velas latinas*, se llegan a armar las velas en sentido contrario para obtener el máximo empuje manteniendo el rumbo; esta forma de navegar se llama a *orejas de burro* y las carabelas de dos palos y *con velas de cuchillo* la usaban con frecuencia.

El *trinquete* (Figura 35) solía medir la mitad que el mayor en longitud y dos tercios en el calibre. No tenía *galope*, pues hasta muchos años después no se dio una *segunda vela* con su mastelero. El palo bajaba hasta su *tintero* en la *quilla*, pero muchas veces, y por la forma interna del barco, se le dejaba metido en una *carlinga* (alojamiento para la *coz* de un palo) hecha en *la cubierta principal* y con los suficientes refuerzos, con una *ligera inclinación* hacia *proa*; se hacía firme al casco mediante dos o *tres obenquillos* por banda, bien aferrados al borde de la *cubierta de la tilla* mediante *acolladores* que permitían tensar más o menos los de barlovento *lascando* los de sotavento. Por *proa un estay* y, a veces *dos*, amarraban al *bauprés* y otro, partiendo del *tope del palo mayor* venía a *arraigar* en las *encapilladuras*.

El *palo bauprés* (Figura 36) situado a *proa* y cuya posición va desde casi horizontal hasta unos 45 grados de inclinación tiene la importantísima misión de cerrar *el anillo de tensores que sostienen los palos en sentido popa-proa* mediante un *barbiquejo hacia la tajamar* o por debajo de ésta, y unos *acolladores* para mantenerlo (Figura 35). Su extremo inferior se abre en dos partes llamadas *apóstoles*, que entran en sus *carlingas* contra el *trinquete*.

El *palo de mesana* (Figura 37), el situado más a *popa*, apenas participa en la propulsión y está dedicado al gobierno, sirviendo de compensación a la *deriva* que introducen el *mayor* y el *trinquete*. Tenía una longitud similar a la de éste, con *galope*, y llevaba su *carlinga* en la *cubierta principal, bajo la tolda*; su afirmado se hacía, también, mediante *obenquillos* empernados a la *cubierta de toldilla*. La función del *palo de mesana* es tan importante para el *mantenimiento del rumbo* que en embarcaciones más pequeñas, como las carabelas o, aún, menores, se llevaba un *pequeño mesana desarmable*, llamado *baticulo*, y que armaba *una vela latina*. Posiblemente éste fue uno de los arreglos que se le hicieron a la “Pinta” y a la “Niña” cuando, en Canarias, se les instaló el *mesana fijo* al cambiar el *aparejo a redondo*.

- Las Vergas

Una *verga* es una percha de madera en la que va asegurada *la lona de la vela* para transmitir la presión del viento al palo y, de éste, al casco. Cada palo, normalmente, no llevaba más que *una vela*, aun cuando en el mayor, dado su tamaño, se podían izar dos, pero no siempre. En el palo mayor se izaba la *verga mayor* (Figura 38),

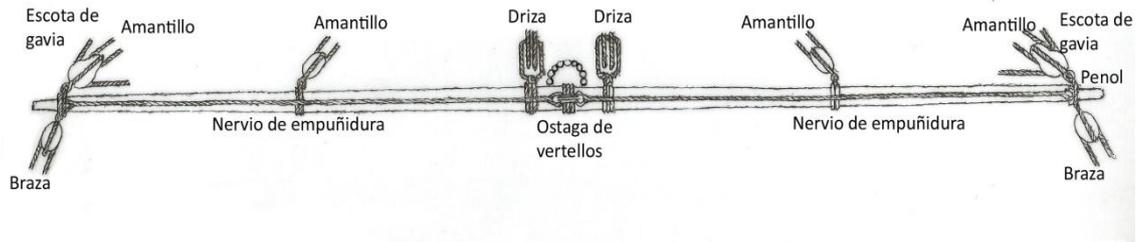


Fig. 38 *Verga mayor de una Nao preparada para envergar el trece mediante envergue corrido sobre el nervio de empuñadura. Dibujo de la autora.*

percha que casi nunca era enteriza, sino de dos piezas atochadas y fuertemente amarradas mediante un cabo llamado *inginio o enchina*; la *longitud de la verga* era similar a la de la *quilla*, en este caso, de dieciocho a veinte metros; va colgada por su centro de *dos aparejos de driza* que permiten *izar y arriar*, sujetándose al palo mediante un *aparejo de ostaga con vertellos*, es decir, un nudo corredizo que coge la *verga* y *el palo* corriendo por éste mediante los *vertellos*, que son esferas de madera *ensartadas en un cabo* y que permiten deslizarlo.

Gran parte del peso de la verga y de la vela lo soportan los *dobles amantillos*, o sea los *aparejos* que ayudan a *izar* y mantener horizontal la *verga*, situados uno, en los *penoles* (*extremo de la verga* rebajado y con ciertas entalladuras para los amarres) y, otro, a un tercio de la longitud de *la verga*, para repartir el peso y evitar que la verga se combe.

Para dar la *segunda vela* en el palo mayor, o sea la *gavia* (Figura 39) se izaba la *verga* mediante *la driza* que amarra a la *verga* por el centro, y la *ostaga*, con la que se *atocha* contra el palo; la longitud de la *verga de gavia* era similar a la *manga* del barco y se izaba a la vez con la driza y los amantillos.

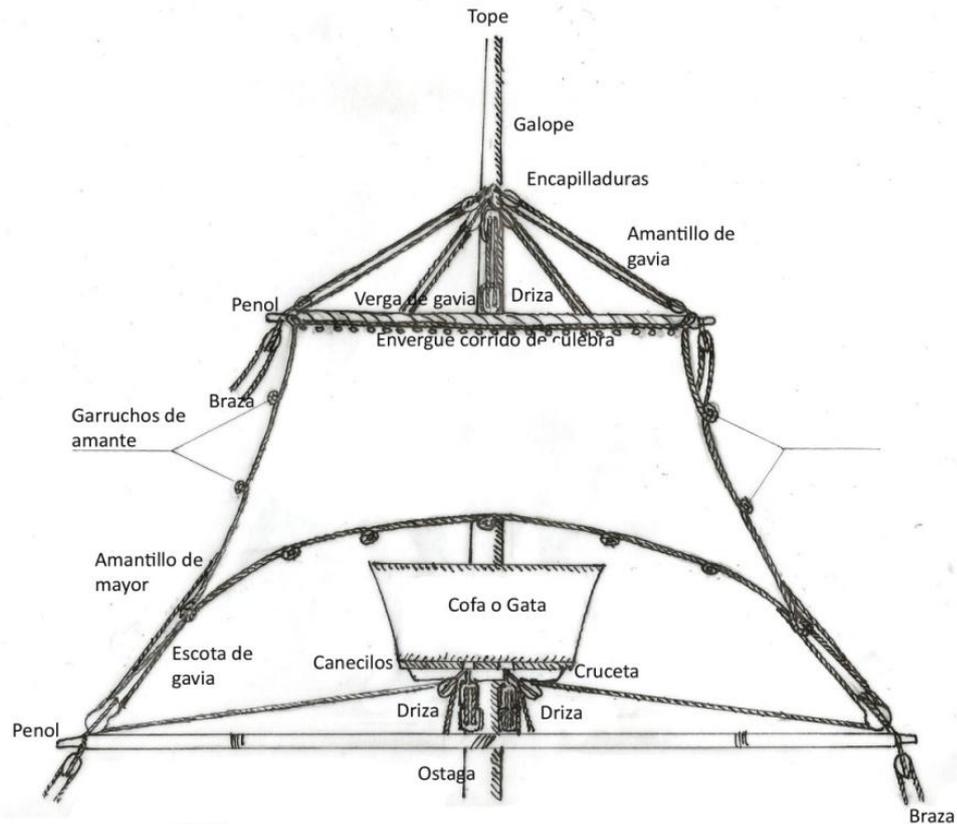


Fig. 39 Vela de gavia. Dibujo de la autora.

La *verga de trinquete* medía vez y media *la manga*, con *aparejos* iguales a los de la mayor pero más sencillos, dada las diferencias de tamaño y peso. La *verga de mesana* (Figura 40), llamada comúnmente *entena* tenía el mismo tamaño que la *verga mayor*,

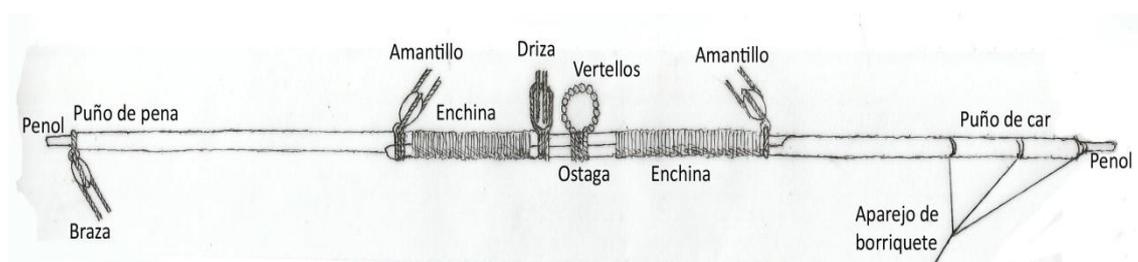


Fig. 40 Entena de mesana. Dibujo de la autora.

formada igualmente por dos piezas atochadas y cuyos extremos se denominan *car*, el bajo y *rac o pena*, el alto. Se *izaba* mediante *amantillos* independientes, pues, al ser la vela triangular no se coloca la verga horizontal sino que se orientaba con los *amantillos* en sentido vertical, hasta conseguir *cazar* el viento correctamente; *la verga se iza*, también, *atochada por la ostaga*, mediante el *aparejo de driza* y se orienta correctamente mediante las *amuras*, *aparejo de borriquete* y sus *contras*.

En el *bauprés* y con el viento adecuado, se daba una vela llamada de cebadera, de unos seis metros *de verga* y con un *aparejo* denominado de *arritranco*, que le permite moverse afuera y adentro a lo largo del *bauprés*, según venga el viento (Figura 36).

- Las Velas

Una *vela* es una desconocida obra de arte textil, pues de su exacta forma y acabado dependerá que el viento entre, empuje y salga en cada situación dejando su máximo impulso sin provocar golpes ni flameos; era uno de los secretos de los *maestros veleros*, que, como los *carpinteros de ribera*, no tenían más que unos pocos *patrones* con las curvas exactas para cortar los paños (piezas) de lona de *cáñamo*, impregnada de algunos productos tales como la *almáciga*, y dar las formas de abombamiento adecuado a cada vela, así como todo el sistema de amarre y plegado. Una *vela* es una pieza de lona cuadrada o rectangular, triangular o trapezoidal, formada por varias bandas de tela cosidas fuertemente entre sí.

En una vela cuadra (Figura 41), los lados se denominan *gratil*, el alto, *caídas*, los laterales y *pujamen* o *batidero*, el inferior: las piezas se cosen a lo largo haciendo una *vaina* (dobladillo) que también va por fuera del conjunto en cuyo perímetro se abren cada cierta distancia los *ollaos* (ojales), que se usarán para distintos menesteres. A lo largo de todo el perímetro va cosida junto a la *vaina*, la *relinga*, que es un refuerzo consistente en un cabo de la *mena* (grosor) adecuada para darle toda la resistencia; esta costura se denomina *empalomadura* y va dejando en los *puños* (esquinas) y donde sea necesario unas *gazas* (ojales) con diferentes funciones tales como envergar los vértices superiores de la vela (*garruchos de empuñadura*), *garruchos de amante*, (para recoger el paño hacia el centro), *garruchos de escota* (para recoger y lanzar los *puños bajos de la vela*) y *brioles* (para *izar* y *arriar el pujamen*). En las velas *trapezoidales*, la diferencia de anchura entre *el gratil alto* y el *pujamen* se denomina *derribo* y la curvatura del *batidero* para mejorar la salida del viento, *alunamiento*.

En las velas triangulares o *latinas*, a pesar de su origen árabe (Figura 42), la *caída de popa* y su *relinga* se denomina *baluma*, teniendo la vela las mismas *vainas*, *ollaos* y *relingas* que las demás velas.



Fig. 42 *Envergues corrido y de empuñadura. Dibujo de la autora.*

La vela se sujeta a la verga (Figura 41) por los *garruchos de empuñadura* que amarran a los *penoles* dando tensión al *gratil*; la vela se *cosía* al palo (Figura 42) mediante el *envergue de culebra*, pues el sistema de *nervios de empuñadura*, solo se usaba en velas muy grandes, como, probablemente, sucedió en la “Santa María”.

En tiempos de Colón las velas no tenían *rizos*, es decir unas líneas de cabos por dentro y fuera de la vela que permitían recoger el paño en una, dos y hasta tres *fajas* acortando la superficie vélica según lo impusiese el viento, pero disponían de bonetas, unas piezas horizontales que se *cosían* a la vela por su parte baja para aumentar la superficie (Figura 41); la *cosidura* se hacía pasando un *cabo* por los *ollaos de la vaina* con un nudo corredizo y siguiendo el orden tanto de los ollaos como de los nudos mediante las letras A, M, G, P, (Ave María Gratia Plena) se hacían coincidir *los ollaos de la vela con los de las bonetas*, logrando su perfecto amarre.

La *vela mayor* de cualquier nave de cierto porte era denominada *treo* o *papahígo* (Figura 41), y tenía unos dieciocho metros de ancho por unos doce de alto, con una superficie de unos 220 metros cuadrados y un peso de unos doscientos kilogramos que llegaba a unos 270 kg, con la *motonería* y *jarcia de labor*. Para despliegue o recogida de la vela, en cualquier caso, la *verga* tenía que estar *arriada*, sobre el *combés*, para largar los amarres de la *vela plegada* a la *verga*, y al ir izando o arriando con el resto de los cabos se iba plegando o desplegando el paño: así, las *caídas* se iban llevando hacia el centro (o sacándolas) mediante los *amantes* y el *apagapenol*, las *escotas* iban llevando los *puños* (esquinas) hacia el centro y los *brioles* tiraban hacia la *verga* del *pujamen*.

Una vez recogida la vela hacia dentro y apoyada la *verga* en las *bordas* se procedía a ir tensando los *cabos de maniobra* y a amarrar la vela, bien remetida para que el viento no la desplecase; más de un siglo después, esta maniobra se facilitaría

mediante los *marchapiés*, también llamados *guardamancebos*, cabo colocado colgando paralelo a la verga, que permitía ir andando sobre él para recoger la vela y amarrarla sin necesidad de arriarla, en una espectacular maniobra realizada con una sola mano, pues la otra se empleaba para sujetarse a la verga y que dio lugar al refrán mariner de “el mariner de ley, una mano para sí y otra para el Rey”. A continuación de *aferrar* (o *desaferrar*) la vela a la verga, ésta se izaba para despejar la cubierta.

Con la *gavia mayor* (Figura 39), o sea la vela superior al treo, la maniobra era la misma aunque bastante más fácil, dadas sus menores dimensiones y pesos; la vela venía a tener de *gratil* la medida de *la manga*, es decir, de siete a ocho metros, con una *caída* de unos cinco, lo que le daba unos cuarenta metros cuadrados de superficie y unos cuarenta kilos de peso. Al ser una vela trapezoidal, sus *escotas* pasaban por los mismos *aparejos* que los *amantillos* de *la verga mayor* mediante un *aparejo doble* o *motón de dos ojos*. Se *arriaba* la verga a la vez que se plegaba la vela contra ella desde la *cofa*, donde una vez apoyada se iba *aferrando* volviendo a *izarla* hasta su posición normal.

La *vela de trinquete*, de unos nueve metros de *gratil*, cien metros cuadrados de superficie y unos cien kilos de peso se manejaba al igual que la *mayor*, con una maniobra prácticamente igual aunque algo más sencilla dado su menor tamaño. También podía montar *bonetas* en caso de viento bonancible.

La vela *cebadera*, montada en *el bauprés*, de unos seis metros de *gratil*, unos veinte metros de superficie y unos veinte kilos de peso se recogía igual, aun cuando el *aferrado* era más difícil al tener que hacerlo a caballo de la *verga* y en equilibrio sobre la mar de frente.

La *vela de mesana* (Figura 43), triangular, o sea, *latina*, tenía un *gratil* similar al de la mayor, es decir, unos dieciocho metros de hipotenusa, diez de baluma (cateto menor), con unos noventa metros cuadrados de superficie y otros tantos kilos de peso. Su izado y arriado era similar al de las demás, estando la mayor dificultad en las *viradas*, en las que era preciso arriar la entena lo suficiente para pasar la *pena*, punta superior de la *entena*, por debajo de *las encapilladuras* de los *obenquillos*, darle la vuelta y volver a *amurarla* correctamente mediante el aparejo de *borriquetes* que aseguraba el extremo inferior de la *entena*, *el car*. Según como viniese el viento

y su intensidad, a veces era necesario sacar por popa *un botalón* o palo auxiliar horizontal, al que llevar *la escota* bien *cazada* para evitar el flameo del paño.

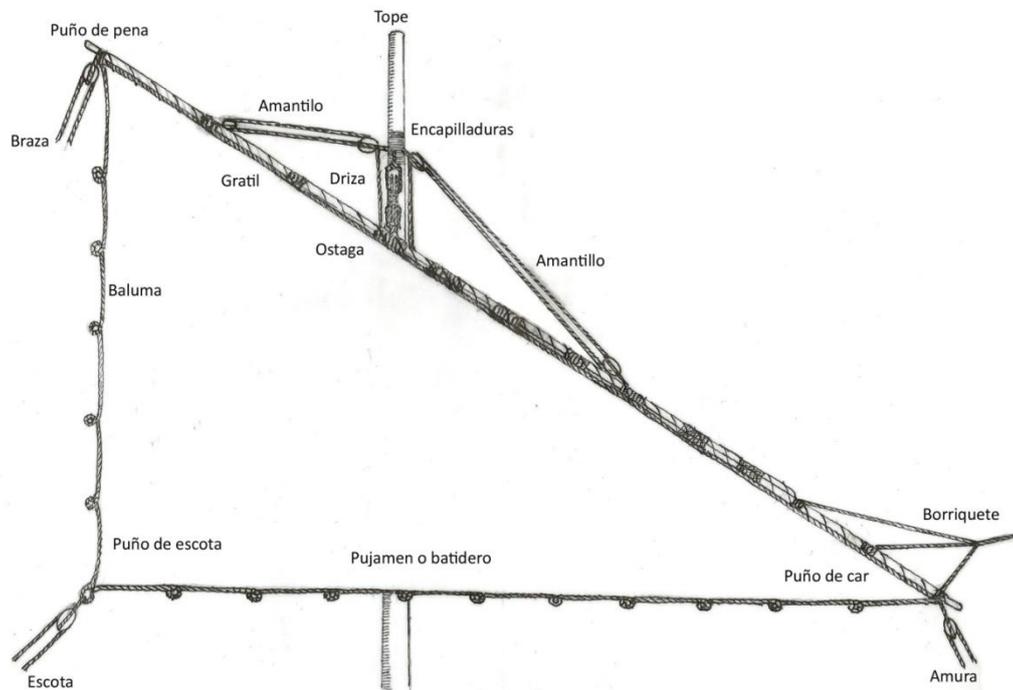


Fig. 43 Vela de mesana. Dibujo de la autora.

- La jarcia firme y la jarcia de labor

Para poder maniobrar y controlar el movimiento de las velas y obtener el máximo rendimiento del empuje del viento son necesarios miles de metros de *cabo* de distintas *menas* y clases. Hasta la aparición de las fibras sintéticas a mediados del siglo XX, toda la *cabullería* se fabricaba con dos fibras vegetales principalmente: el *cañamo* y el *esparto*, de los que los procedentes de Aragón y de Murcia respectivamente, eran los más afamados. El Descubrimiento proporcionó nuevas fibras vegetales con magníficos resultados como el *abacá*, el *sisal* y el *henequén*.

Tras las faenas de recogida y *embalsado* en agua durante un cierto tiempo para facilitar el descortezado, una vez seco se procede al cardado para separar las fibras vegetales. Tras el hilado, el retorcido de la fibra se denomina *colchado* y puede hacerse de izquierda a derecha o al revés. La unidad mínima de fibra es la *filástica* que se *colcha* de derecha a izquierda; con tres o cuatro filásticas se forma un *cordón*. Cuando se *trefilan* tres o cuatro *cordones* de izquierda a derecha se obtiene una *estacha* o *guindaleza* y si se hace sobre un alma con *nueve cordones* se obtiene un *calabrote*.

Esta *jarcia*, bastante gruesa se preparaba posteriormente impermeabilizándola con *brea*, con lo que se lograba una duración mucho mayor aunque a costa de la flexibilidad, por lo que se destinaba a *jarcia firme*, es decir, la que no tiene movimiento y se destina a un trabajo estático, como son los *obenques*, *estays* y todos aquellos cabos que sirven para que los palos estén en su posición.

Por el contrario, la *jarcia de labor*, es decir, la que tiene que moverse a través de otros elementos, lo que necesita es la máxima flexibilidad aun a costa de su duración. Son los cabos que corren por las diferentes clases de *garruchas* de los *aparejos para izar*, *arriar* y *plegarvelas*, levantar pesos, etc. Según su función cada cabo recibe un nombre distinto.

La llamada *jarcia menuda* comienza con el *meollar*, formado por tres o cuatro *cordones*, y va disminuyendo a la *piola*, *merlín*, *sardineta*, *piolín*, *vaivén*, hasta llegar al *hilo de vela*.

La medida de *la cabullería* no se hace por su calibre sino por su circunferencia, que se denomina *mena*, es decir, un cabo del 12, tiene una circunferencia de 12 milímetros.

- Motonería

En general, se denominan *motones* los sistemas mecánicos para invertir o desviar la trayectoria de un cabo y, a la vez, disminuir el esfuerzo siguiendo las leyes de la física: los aparejos no son más que polipastos. Un *motón* consiste en una o varias roldanas colocadas en el mismo eje, por las que corre un cabo (Figura 44).



Fig. 44 *Motones de distintas clases. Tomado de Diccionario Altea, (1992).*

Las roldanas, de sección cóncava, iban dentro de una caja de madera rodeada de un anillo de cabo (*gaza*) que la reforzaba y que le permitía engancharse a algún punto para formar un aparejo. Cuando un motón tiene una sola roldana y puede abrirse para pasar el cabo, suele llamarse *pasteca*; a continuación, *motón de uno, dos o tres ojos*; a partir de tres ojos, se denominan *cuadernales* y son los elementos más robustos de un *aparejo* para mover grandes pesos, como era el caso de las *machinas*, o grúas de las *atarazanas*, preparadas para *guindar* los palos de un barco.

La motonería es la que permite dirigir un cabo a través de los otros hasta su punto de amarre, permitiéndole maniobrar sin enredarse. Un *motón* puede estar fijo a un *palo* o una *verga* pero también a *cubierta*, o, incluso, a otro cabo con el fin de multiplicar esfuerzos.

Y en relación con lo anterior hay que señalar los puntos de amarre de los cabos, que nunca pueden dejarse sueltos aunque no estén trabajando. Los puntos clásicos de amarre, de la maniobra de un palo son el propio palo, el *propao* de ese palo, el *guindaste* y los *cabilleros* si los hay, que no es el caso en una nao del siglo XV, de maniobra bien sencilla.

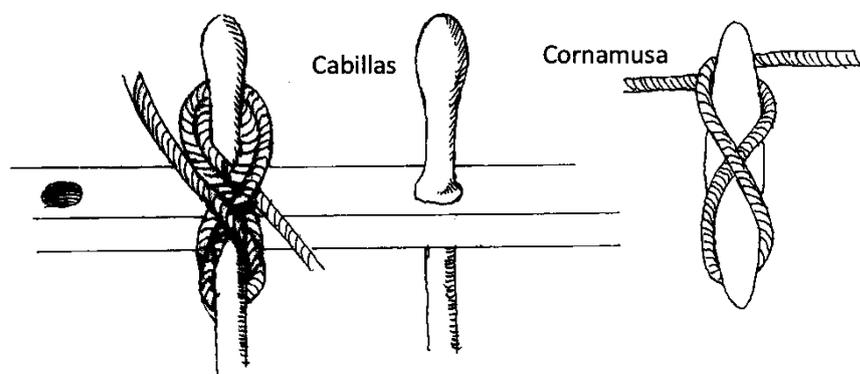


Fig. 45 Cabillero, Cabillas y Cornamusa. Dibujo de la autora.

Los cabos necesarios para *izar* y *arriar vergas* y *velas*, normalmente, se amarran a la *cornamusa* del propio palo o bien al *cabillero del propao*; hasta el siglo XVII no fue necesario ampliar los puntos de amarre a más *cabilleros* bajo las *tablas de jarcia* de cada palo, a la vista de cómo se iba complicando la maniobra. (Figura 45). Los *propaos* son los bastidores que se instalan al pie de cada palo, si es necesario, para amarrar la maniobra así como los *guindastes*; éstos tienen una serie de orificios en los que entra una *cabilla* a la que se amarra el cabo.

4. Las anclas y su maniobra

Un barco del porte de la Santa María llevaba normalmente cuatro anclas, (Figura 46 y fotografía nº 95), tres de ellas, de ocho a diez quintales (de 350 a 450 kg.) y otra, la fornarena, más conocida como *ancla de esperanza*, de quince a dieciocho quintales (unos 800 kg.) Estas anclas de hierro forjado tenían una larga *caña* de unos tres metros de largo con dos *brazos* relativamente finos de más o menos un metro cada uno, terminados en una ancha *uña* y con un *cepo* transversal de madera cuyas piezas iban unidas por *zunchos* de hierro o *reatas* de cabo.

El *arganeo* era un anillo de hierro de unos cincuenta centímetros de diámetro *forrado de un cabo fino, como el meollar o la piola* para evitar el desgaste del *cable* contra el hierro y finalmente al fondear se amarraba a la *cruz* el *orinque*, un flotador que señalaba donde estaba situada el ancla en el fondo. Dos de las *anclas* se situaban en el *castillo de proa*, apoyada la *caña* sobre la *tapa de regala* (barandilla), con un brazo metido dentro del barco, el otro por fuera, y la *caña* pegada al costado de tal forma que *el cepo* quedase lo más vertical posible para poder *amarrarlo* correctamente.

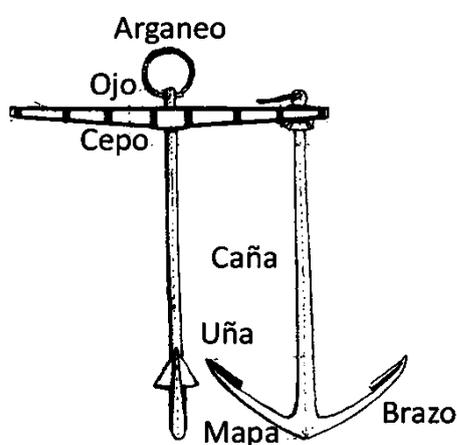


Fig. 46 Anclas de una Nao del siglo XV, según Fernández Duro (1892).

Para fondearlas e izarlas se utilizaba la *verga de trinquete* con un *aparejo real*, o sea formado por *dos cuadernales de tres ojos*, para izarla desde su estiba y sacarla hacia fuera dejándola caer directamente al agua o poniéndola sobre la *regala del batel* para llevarla a un punto determinado, teniendo en cuenta que un barco fondeado se revira inmediatamente alrededor *del ancla*, quedando a *sotavento* movido por el viento por escaso que sea y pone alineados el *cable* y *la línea de cruja*

del barco, por lo que hay que cuidar que el círculo que puede llegar a recorrer la *popa* del barco esté libre de rocas.

El *cable o guindaleza* va *entalingado* (amarrado) al *arganeo* (anillo superior del ancla forrado de cabo fino para evitar desgastes del cable), pasando por *el escobén* y corriendo por cubierta hasta el *cabrestante* desde donde va *adujado* (enrollado convenientemente para evitar que se hagan nudos al caer a toda velocidad al agua); una vez *fondeada* el ancla, el *cable* se amarra a las *bitas* con un nudo tal que pueda ser *zafado* rápidamente. Cuando se fondeaban las dos anclas la maniobra era similar pero había que cuidar que cada cable pasase sobre el otro de forma tal que no se anudasen entre sí en caso de que el viento hiciese virar el barco más de noventa grados.

La maniobra de *levar* consistía en cobrar *cable* con el *cabrestante* hasta poner el ancla vertical y arrancarlo del fondo izándola hasta asomar *el arganeo*, momento en el que era enganchado por el *aparejo real del trinquete* e izado hasta la *regala* para estibarla.

El ancla de espiar iba estibada en la *toldilla* y se manejaba con una maniobra similar a la descrita pero efectuada con la *entena de mesana* (Figura 47); era un ancla

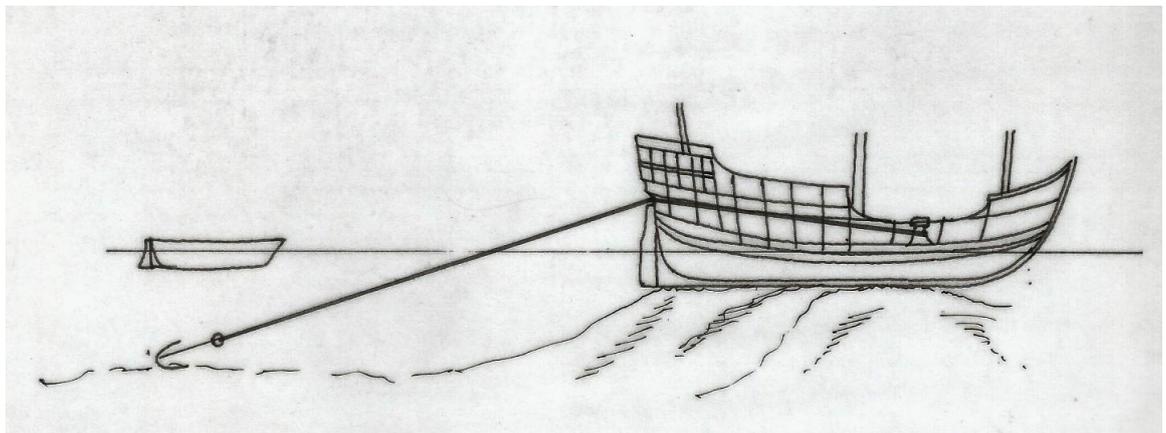


Fig. 47 Esquema de la maniobra de espiado de un ancla por la popa para sacar de varada a una nave cobrando de la estacha con el cabrestante. Dibujo de la autora.

para situaciones de emergencia tales como un acercamiento peligroso a unos escollos o en caso de *varada* y se llevaba siempre *entalingada* pasando el *cable* por una *gatera de popa* y amarrado éste a las *bitas*. Esta ancla, como se verá más adelante, es la justificación técnica de gran parte de este estudio y prácticamente se empleaba siempre llevándola con una embarcación *al punto de fondeo*.

El ancla fornareza iba estibada en cubierta cerca del centro del barco y trincada de tal forma que pudiese ser lanzada con cierta rapidez en caso de grave accidente con ayuda de la verga mayor amarrando su cable a la fagonadura del palo mayor .

5. Las embarcaciones auxiliares

Tenemos la sensación de que los barcos se cargaban y descargaban atracados a unos muelles más o menos rudimentarios, pero esto, salvo en los puertos fluviales y en los que las dársenas estuviesen muy bien protegidas por escolleras, no empezó a ser una realidad hasta muy avanzado el siglo XVII, cuando los buzos bajo campanas lograron colocar las piedras de los espigones de forma que el muro quedase vertical o la estructura de madera permitiese acercar el barco y amarrarlo con seguridad.

Hasta entonces los puertos no eran más que una zona de refugio protegida por algún accidente natural que favorecía cierta calma en las aguas y en la que los barcos entraban y salían a remolque de sus embarcaciones, fondeando a la mínima distancia de tierra, preferentemente playa, para efectuar el barqueo de personas y material; tan sólo en algunos lugares privilegiados era posible construir algún dique, escollera, pantalán, etc., a la que se atracaban botes de todas clases.

Según los tratadistas algo posteriores a Colón se calculaba que un barco debía de ser cargado en unas cincuenta barcadas, de donde se deducía el tamaño *del batel* auxiliar. Una nave como la Santa María llevaba dos embarcaciones, una, el *batel*, (Figura 14) de unos nueve metros de eslora por dos y medio de manga, con seis o siete bancos, es decir, doce o catorce remeros y capaz de cargar unos ocho toneles, o sea, unas cuatro toneladas. La *chalupa*, pensada más para el transporte de personas que de mercancías, aunque sin excluirlas, tenía unas dimensiones de alrededor de dos tercios del batel y ambas tenían las *popas anchas y llanas* para facilitar las *faenas de anclas*. Las dos iban *estibadas* sobre cubierta, apoyadas en unos calzos y, a veces, si las dimensiones lo permitían, llevando una dentro de otra.

No era una maniobra fácil la de echar al agua o meter a bordo las embarcaciones, usando como grúa la *verga mayor* con un *aparejo real* y luego de estar suspendidas irlas palmeando y arriando poco a poco hasta dejarla a flote o hasta *trincarlas a son de mar* en cubierta. Salvo casos de muy mala mar, cerca de la costa,

el batel iba a remolque para las faenas de anclas, el traslado de personas o mercancías, meter el barco en las dársenas o sacarlo y ponerlo en franquía, etc. En la mayoría de los casos el *batel* disponía de un *palo* y una *vela* que, con viento favorable, permitía ahorrar un poco de esfuerzo a los remeros.

6. Artillería y armas de fuego portátiles

- Las piezas de artillería

Colón recoge en su “Diario”, en varias ocasiones, el dato de que se hicieron tiros de *lombarda* por distintos motivos: el primero lo cita el 7 de octubre cuando la “Niña” hace un disparo para indicar que ha visto tierra; más tarde, hay salvas en diferentes ocasiones aunque, para nosotros, los más importantes son los del 27 de Diciembre, que nos van a permitir situar el barco con cierta aproximación respecto a tierra, por lo que será estudiado con todo detalle en el capítulo dedicado al *pecio* de la Santa María.

En la época de Colón todos los barcos de cierto porte iban armados pues, por muchos tratados que firmasen los distintos reinos, nadie se fiaba de nadie y de la defensa de los derechos de navegación y comercio a la piratería no había más que un paso. Un barco como la Santa María debía llevar *dos lombardas*, quizá *cuatro*, aunque me parece mucho, y *cuatro*, quizá seis falconetes. Las lombardas (Figura 48),

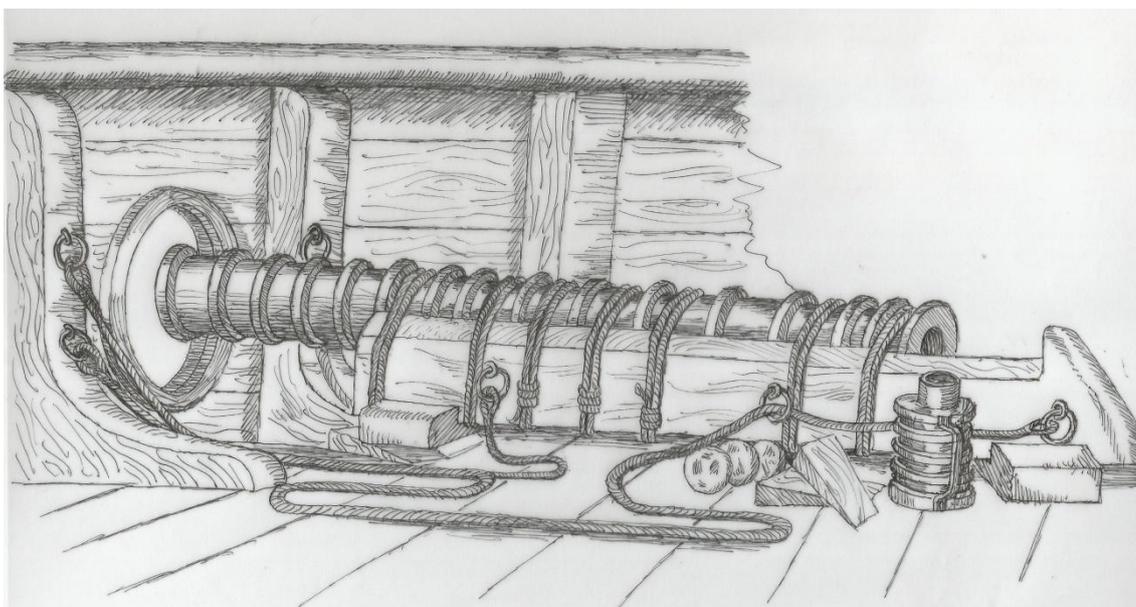


Fig. 48 *Lombarda del siglo XV embragada con braguero chico y braguero largo, lista para ser cargada y abrir fuego. Dibujo de la autora.*

eran unas piezas de artillería de las que hay noticias desde finales del siglo XIV. Se construían soldando duelas de hierro forjado de unos seis centímetros y una vez hecho el ánima, se le soldaban encima unos manguitos de unos tres centímetros a los que, a continuación, se le aplicaban zunchos cada doce o quince centímetros. El tubo medía unos nueve palmos, entre 150 y 180 centímetros y el calibre tenía unos siete centímetros.

Había dos clases de lombardas: las abiertas o de retrocarga y las cerradas o de avancarga, en cuyo caso el ánima estaba cerrada por el sombrerete hecho de hierro forjado y soldado al tubo y en el que se practicaba un fino orificio para poder dar fuego a la carga de proyección. Las lombardas abiertas permitían aplicar por la culata un *servidor*, especie de cazo de hierro forjado en el que iba la carga de pólvora de proyección, con un asa, que permitía encajarlo en el tubo asegurándolo con unas cuñas de madera.

En ambos casos, el tubo se montaba sobre una sólida armazón de madera llamado *afuste*, a la que quedaba sujeto con fuertes ligadas y que además llevaba unos aparejos llamados *braguero largo* y *braguero chico* fuertemente sujetos al costado del barco, que permitían situar el montaje frente a las *portañuelas* (simple agujero en el costado por el que sacar la boca de fuego) y, una vez efectuado el disparo y habiendo frenado el retroceso del *braguero largo*, se procedía a recargar, bien con el servidor tras introducir *la pelota*, o bien metiendo la carga de pólvora por la boca, atacándola e introduciendo la pelota hasta el fondo con ayuda del baquetón, momento en el que se cobraba del *braguero chico* para volver a meter la pieza en batería.

El sistema de *servidor* tenía la gran ventaja de poder tener preparados varios, con lo que la rapidez del tiro aumentaba, pero presentaba el inconveniente ³⁸⁷de que al quitar el servidor ya disparado podían incendiarse los restos de pólvora del *ánima* y también del servidor, provocando lo que se denomina “llama atrás”, con peligro para los sirvientes, por lo que se recomendaba usarlas al aire libre y no bajo cubierta.

El peso de las piezas debía oscilar entre los 180 y 220 kg. La munición eran *pelotas* de piedra, mejor o peor labradas, sin que sepamos cuántas podía haber por arma pues las órdenes de dotación (todas posteriores) varían de 10 a 200 por pieza.

³⁸⁷ GARCÍA DEL PALACIO, D. (1553). *Instrucción Náutica*. Madrid. Tomo I pág. 401.

Otra pieza de artillería de uso frecuente en la época era el *falconete* o verso fijo, piezas de pequeño tamaño (Figura 49), construidas en hierro forjado y formadas por tres piezas sólidamente unidas: el cañón propiamente dicho, de unos setenta centímetros de largo, el marco, especie de cuna en la que se alojaba el servidor, y la rabera o especie de asa para orientar la pieza, con un total de 140 centímetros. El cañón tenía dos muñones para encajarlos en una horquilla que permitía el movimiento arriba y abajo, y que, a su vez, terminaba en un *pinzote que se clavaba en la tapa de regala*, permitiendo girarlo a un lado y a otro. El calibre oscilaba entre 4 y 8 centímetros y disparaba proyectiles de 350 a 1500 gramos consistentes en una bola de plomo con un núcleo de hierro fundido. Estas piezas, a pesar de su pequeño calibre, tenían la ventaja de poder hacer una buena puntería por poca experiencia que tuviese el sirviente.

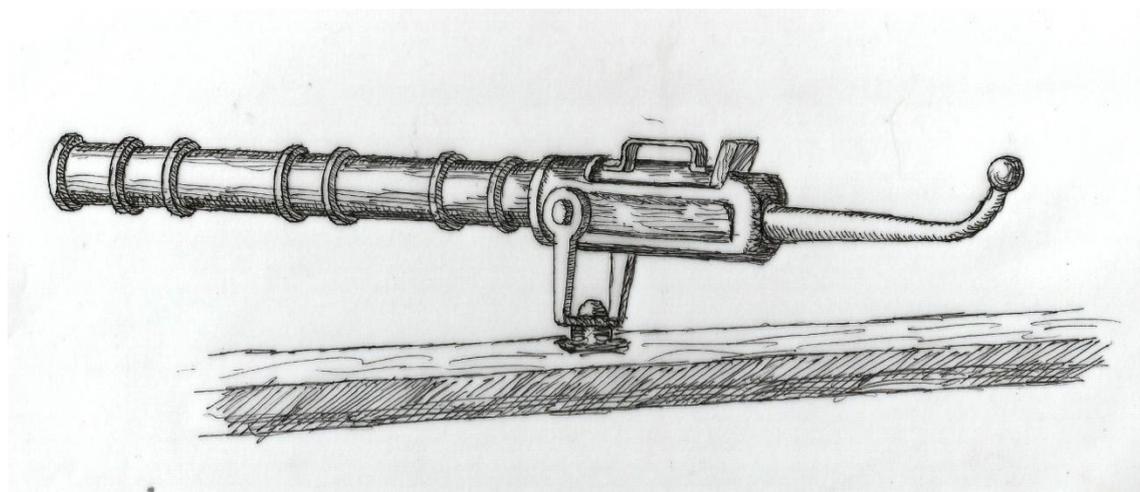


Fig. 49 *Falconete. Pieza de artillería de pequeño calibre muy utilizada por todos los barcos hasta el siglo XVIII y que solía montarse en las bordas. Dibujo de la autora.*

- Las armas de fuego portátiles

En las Fuentes sólo se cita, como arma de fuego portátil, una *espingarda*, utilizada por Colón el 27 de Diciembre, para demostrar al Rey Guacanagarí y a su gente el poder de las armas de fuego, pero es de suponer que habría alguna más, aunque no muchas; se comenzaron a ver las espingardas a mediados del siglo XV, y la voz, según Coromines está fechada en 1470; forman parte de la clase más primitiva de las armas de fuego portátiles (Figura 50).

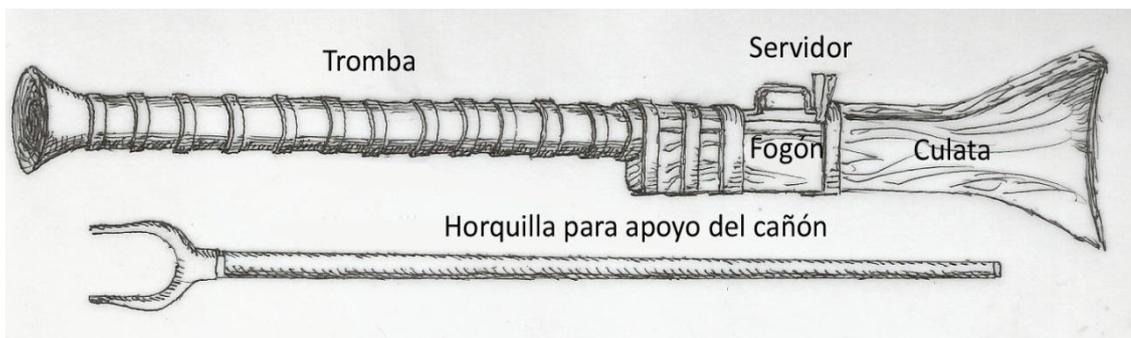


Fig. 50 Dibujo ideal de una Espingarda de mediados del siglo XV, basado en descripciones sin imágenes. Dibujo de la autora.

Pensemos en lo que significaba para la tecnología de la época forjar un cañón de unos tres o cuatro centímetros de calibre soldando duelas; era una auténtica obra de arte metalúrgica, que costaría mucho dinero, por lo que no podían ser abundantes hasta que, años después, una serie de técnicas permitiesen hacerlas, si no en serie, si, al menos, con más facilidad.

La *espingarda* parece que procede de la llamada culebrina de mano, tubo de hierro forjado lleno de pólvora y con un proyectil en su interior y que se disparaba apoyándolo en el suelo y sujetándolo con las manos hasta que a alguien se le ocurrió ponerle una culata de madera que permitía cierta puntería. Luego se mejoró la caja de madera y se acampanó la boca de fuego, llamando *tromba* al tubo y *fogón* a la caja en la que se metía el servidor; se cargaba por la boca, llevando las cargas de pólvora en los servidores de hierro y atacando el proyectil de plomo encima, haciendo el disparo con una mecha que encendía la pólvora del oído de culata. La *espingarda* como tal no pasó de mediados del siglo XVI pues fue sustituida por armas del mismo tipo pero muy mejoradas en cuanto al sistema de disparo y a la facilidad de manejo, aunque en el norte de África los magrebíes desarrollaron unas *espingardas* de larguísimos tubos y llave de fuego a percusión, y que en general, valían mucho más por su espectacular decoración que por su eficacia.

- La pólvora

Para todas las armas anteriores se necesitaba pólvora cuya fórmula y sistema de fabricación se conocían en España desde casi dos siglos antes. La pólvora que podría llevar Colón en sus barcos sería de la llamada de “seis, as y as”, es decir, 75% de salitre, 12,5% de azufre y 12,5% de carbón vegetal, de sauce a ser posible. Esta mezcla, finamente molida en húmedo y luego secada al sol era molida nuevamente hasta hacer granos de unos dos milímetros, usándose los restos más finos para cebar

oídos y cazoletas de fuego con los que se encendían las cargas de proyección. La pólvora viajaba en sacos de cuero muy fino y metida en barriles de madera de hasta quince quilos, perfectamente cerrados y encerados para evitar toda humedad, al igual que las mechas, que eran un trenzado de algodón con algo de yesca o pólvora en polvo en su interior. Un buen lombardero, si tenía el azufre y el salitre, o era capaz de encontrarlos en el terreno, podía fabricar pólvora en casi todos sitios.

7. Armas blancas ofensivas y defensivas

Sin duda Colón, de la Cosa, Arana, Gutiérrez y algunos más de los tripulantes no marinos profesionales tendrían sus propias espadas y dagas, pero también es seguro que a bordo habría armas blancas para toda la tripulación. En el Diario se citan “arcos turquescos”, o sea, los de madera, de no mucho tamaño pues podían ser disparados a caballo, y ballestas, arco al que la tecnología medieval había sustituido la pieza flexible de madera y, a veces, de cuerno, por una lámina de hierro forjado, más tarde acero catalán, dando tal fortaleza al arma que era preciso montarla con ayuda de un pequeño aparejo o, al menos, con un cinturón al que se enganchara el arco mientras se hacía fuerza con los pies. Como es de suponer la fuerza de salida del proyectil, en este caso el virote, y su alcance eran enormemente superiores a la de los arcos manuales, además de que su construcción y sistema de disparo permitían unas punterías y una potencia en el disparo inimaginables hasta poco antes.

Otras armas blancas disponibles en número que ignoramos, serían lanzas cortas, artesanas, espadas, chuzos, venablos, etc., en el capítulo de las ofensivas y en el de las defensivas los capacetes, rodela, adargas, quizá algunos petos y espaldares de cuero estañado, siempre más baratos que los de chapa y, tal vez, alguna cota de malla. Es de suponer que todo este material pasaría al Fuerte de Navidad a cargo del armero o lombardero que se cita.

8. Pertrechos

La famosa frase de Colón en la que escribe que se descargó todo “sin que se perdiese una agujeta,” o sea, la cinta o correilla con que se sujetaba el calzón por debajo de la rodilla, no es más que una más de las muchas metáforas con que nos obsequió a lo largo de su vida. Un barco es una ciudad entera concentrada en unos pocos metros cuadrados y en la que no se puede recurrir al pueblo de al lado para obtener un producto. Un barco tan modesto como la “Santa María” llevaba a bordo

tal cantidad de objetos que es imposible afirmar tan rotundamente que no se dejó nada atrás.

El hecho de que la varada fuese suave y sin víctimas, el no tener que abandonar el barco precipitadamente y el haber podido regresar a bordo los siguientes días para recoger materiales son motivo para pensar que se salvaron muchísimas cosas, pero no todas, sobre todo, las que no tenían una utilidad inmediata en tierra tras la decisión de construir el Fuerte y dejar allí a la práctica totalidad de la tripulación de la Santa María.

A bordo, hay una serie de materiales necesarios para el mantenimiento del barco durante la navegación y que se le cederían a la “Niña” pues, cuando Colón decidió regresar a España, la “Pinta” continuaba en paradero desconocido. Sin poder especificar las cantidades, tenía que haber madera escuadrada y palos redondos para reparación y sustitución de *vergas*, *mamparos* y *cubiertas*, piezas de lona para *velas*, *cabullería* de todas las clases y calibres, desde *guindalezas* como un brazo al *hilo de vela* de costura fina, *motonería* de repuesto desde *pastecas* a *cuadernales de tres ojos*, *estopa*, *brea*, cera, bujías, faroles, *espeques de hierro para el cabrestante*, *mazos*, *hachas* y *mandarrias*, algo de servicio de mesa de cerámica, más algunas copas de vidrio para el Almirante y los tres o cuatro más distinguidos viajeros, lucernas de aceite, tinteros, plumas y cortaplumas, papel en blanco, tinta y *salvaderas* para secante.

Cada tripulante tendría, suya o del barco, una *escudilla* de barro, aunque más probable de madera, para comer, una taza o vaso *de peltre* para beber y una *cuchara de madera*, contando con que los *cuchillos* o *gañavetes* fuesen propios, así como los *eslabones* con su pedernal para encender fuego y una pequeña piedra de afilar. En cuanto a vestuario, desde luego Colón debía llevar un arca llena a juzgar por lo que lució y lo que regaló; los otros mandos también tendrían algo más de vestuario, pero los marineros y demás tripulación, seguramente no contaban con más de unas bragas y una camisa de repuesto, un sombrero, más probablemente un bonete “colorado”, prenda casi reglamentaria entre marineros, una *bernia* o tabardo para abrigarse, amén de unos zapatos o alpargatas que no se usaban a bordo pues allí todo el mundo iba descalzo, todo guardado en unas pocas arcas, ya que era normal que dos o tres miembros de la tripulación utilizasen el mismo baúl.

Dice Colón en otro párrafo del Diario que durante la descarga “*hubo que rajar un poco el casco para poder sacar las botijas*”³⁸⁸; yo supongo que se refiere a la cubierta, pero, como ignoramos la *escora* que alcanzó la “Santa María”, tal vez quisiera decir, precisamente, eso: que hubo que romper el casco por un *costado* por estar la cubierta impracticable. Tampoco sé si aquí Colón incluyó los recipientes para el agua. Lo normal era que hubiese dos o tres *barricas de agua potable en cubierta*, no muy grandes para poder manejarlas con facilidad, y no muy numerosas para evitar que estorbasen la maniobra, aparte del riesgo de perder alguna en algún golpe de mar.

Adjudicando sólo un litro de agua diario para beber y guisar, los cuarenta hombres de la Santa María necesitaban 1200 litros de agua por mes y Colón cargó agua para seis meses, lo que significarían unos veinticinco toneles, luego no podían ir en cubierta donde no se podrían estibar más de tres o cuatro, como máximo. El resto tendría que ir en la bodega y en, botijas, *grandes pipas de barro* como los enormes dolios de las naves romanas y que una vez embarcados y estibados convenientemente no volvían a moverse del lugar. Y hay que tener en cuenta que en el Atlántico Norte, en general, llueve lo suficiente para poder rellenar no sólo las barricas de cubierta sino las botijas de la bodega mediante *los manguerotes*, especie de enormes embudos de lona con los que se recogía el agua de lluvia y se ventilaba la bodega. Y es significativo que entre los conflictos surgidos a bordo en ninguno se mencionó ni el hambre ni la sed.

Otras botijas mucho más manejables eran las del vino, considerado entonces como un alimento más y no como bebida, y cuya ración diaria podía alcanzar el medio litro, lo que significan 600 litros mensuales: tampoco podemos olvidar que el vino se transportaba, casi siempre, en pellejos, o sea, en odres de cuero, como también sucedía con el aceite; es decir, viajaba en barricas de madera todo aquello que, aunque la barrica perdiese su estanqueidad no hubiese peligro de derrame.

Piénsese en los cambios de temperatura y de humedad que podían sufrir los *tabales* de pescado seco o de legumbres. También viajaban en botijas el aceite, la manteca y el vinagre, aunque las legumbres secas, tales como alubias, garbanzos, habas, guisantes o lentejas solían ir en barriles más ligeros. A bordo no se llevaba

³⁸⁸COLÓN, C. Op. Cit.26 de Diciembre.

harina por la dificultad de conservación pero se llevaba una respetable cantidad de *bizcocho*, tanta, que Colón dice que dejó³⁸⁹ en el Fuerte de Navidad para un año. No sabemos la cantidad de pescado seco y tasajo que se cargó en Canarias pero hay que suponer que en Diciembre estaría bastante disminuido.

Estando cerca de tierra siempre existía la posibilidad de pescar y salar o escabechar la pesca y hay testimonio de que en varias ocasiones se pescó, sobre todo en la costa de Cuba. Y al igual que antes se citó el fogón, es preciso reseñar ahora los tres o cuatro ollas y peroles, unos cazos para repartir el agua y el vino más algunos cucharones y paletas de quien hiciese de cocinero, oficio que no se cita en las listas de tripulantes, aunque bien pudiera ser que fuese el mismo despensero.

Hay varios oficios a bordo que requieren un instrumental o herramienta específicos. Había un físico, Maese Alonso de Moguer, médico y, posiblemente, como Maestre Juan, también cirujano, sangrador, barbero e, incluso, algebrista, que tendría un arca o una maleta con unas lancetas para sangrar, unos alicates para sacar una muela comida por el neguijón, una navaja de afeitar con su suavizador y su piedra de afilar y, sobre todo, un buen número de tarros con hierbas, bálsamos, ungüentos, etc. ¡Hasta el bálsamo de Fierabrás!

El *carpintero de ribera*, personaje fundamental para la conservación del barco, reparando continuamente cuanto el viento y la mar van desajustando o rompiendo, necesitaba, además de madera de repuesto, de una *sierra tronzadora* y otra de bastidor, convertible en *sierra de largos, de azuelas y destraes, de formones y escoplos, de mazos y clavos* de distintos tamaños, de *cola de conejo y almáciga* para poder encolar ciertas piezas y, también, de una piedra de afilar rotatoria con su bastidor.

Otro tanto sucedía con el *herrero de ribera* que tenía trabajo a diario reparando *motones y pastecas* y, sobre todo, cuidando de que el timón funcione correctamente sobre sus *pinzotes*. Para su trabajo necesitaba una pequeña *fragua* alimentada con leña, con un par de fuelles para subir la temperatura y una bigornia o yunque pequeño junto a *tenazas, mazos y mandarrias*.

³⁸⁹Ibídem 26 de Diciembre y 2 de Enero de 1493.

El *calafate* era personaje de singular importancia con la misión de recorrer el barco continuamente para rellenar con *estopa* y *brea* caliente cualquier entrada de agua, a la vez que cuidaba de las *bombas de achique* a las que había que mantener los émbolos perfectamente forrados de cuero.

El *velero* se ocupaba de la conservación de las velas, cosiendo los desgarros o cortando una nueva y, seguramente, hacía de zapatero y de sastre, para todo lo cual necesitaba de tijeras, leznas, agujas de ojo abierto (las de ojo cerrado son ya de la revolución industrial) e, incluso, un tirabeque para coser un zapato.

9. Instrumental de navegación, mapas y tablas astronómicas

Hay un material interesantísimo del que no será posible encontrar nada porque con seguridad total fue llevado por Colón a la “Niña”, puesto que, además, en tierra no servía para nada: es el material de navegación. Parece lógico pensar que a bordo hubiese uno o dos *astrolabios náuticos*, una o dos *ballestillas*, también llamadas “bastón de Jacob,” que, en ningún momento son citadas por Colón, varios relojes de arena o *ampolletas* de tres y de treinta minutos (Figura 51)



Fig. 51 El Reloj de arena y el Astrolabio náutico eran los dos instrumentos con los que el marino podía situarse en la mar. Tomados de Diccionario Altea, (1992). La Ballestilla para medir la altura de los astros no era útil a bordo. Tomado de Zaragoza, G (1992).

y, sobre todo, varias agujas náuticas con sus piedras de cebar, operación que se llevaba a cabo a diario, pero Colón sólo cita un cuadrante del que dice estar averiado

cada vez que intenta tomar la latitud y salen cifras disparatadas³⁹⁰; la simplicidad del cuadrante y la sencillez de su manejo hace sospechar que Colón no estaba muy ducho en observaciones.

Las *agujas* no se montaban como las actuales *bitácoras* (habitáculo) sino que iba cada una en su caja, montada en equilibrio sobre su *chapel*; todavía faltaba casi un siglo para que Cardano inventase el sistema de suspensión que llevan a partir de entonces. (Figura 52).

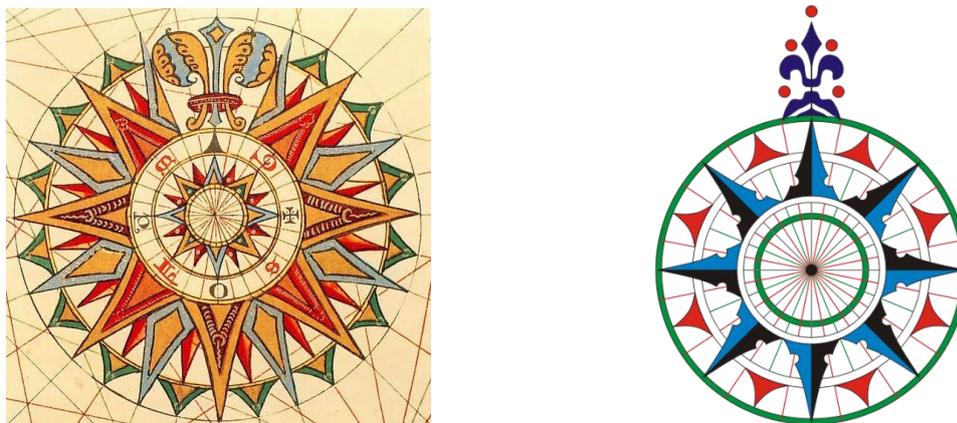


Fig. 52 Dos Rosas de los Vientos procedentes de un mapa de Joan Martines de 1587 y de Diego de Homen de 1565.

La caja, o *bussola*, (brújula) se ponía sobre una simple mesa con dos lamparillas llamadas *lantias*, para iluminarlas de noche. Este material iría acompañado de tablas de declinación solar, como las de su admirado Alfragano, el Diario de navegación y los dibujos de los *bojeos* de la costa efectuados desde el primer momento.

Tal vez llevase una copia del mapa de Toscanelli, porque no creo que se arriesgase a llevar el original en el viaje de descubrimiento, dejándolo en España, y, además, el Mapa de Toscanelli, como nos lo han descrito hasta ahora, no sirve para navegar pero para tratar de alcanzar los objetivos que Colón mismo se había propuesto, era necesario un mapa. Nunca hemos sabido, ni siquiera por referencias, qué mapas llevaba, aunque ya hemos indicado que había un Mapa, que enseñó a Martín Alonso el 25 de Septiembre y cuya reconstrucción teórica está en el Capítulo V, Figura 3, y en el Apéndice de Mapas, con el n° 57.

³⁹⁰ Ibídem 2 de Noviembre y 13 de Diciembre.

Me he preguntado alguna vez si había dinero a bordo de la “Santa María”, y al hablar de dinero no me refiero a las pocas monedas que pudiesen llevar en el bolsillo los tripulantes y que servirían para apostar en los juegos de azar en que entretener los escasos ratos de ocio de la navegación. Al hablar de dinero, me refiero a una caja provista de fondos públicos para atender gastos imprevistos que pudiesen surgir a lo largo del viaje, para ser manejada por Colón, y rendir cuentas posteriormente. El único gasto citado en el Diario es la compra de carne y pescado en La Gomera y cuyo pago pudo hacerse mediante una carta de crédito de cualquier comerciante de la Península.

Por otra parte, está la oferta de premio al primer tripulante que viese tierra, escamoteada por el propio Colón; finalmente, no creo que Colón intentase trocar mercancías por los cascabeles, cuentas de vidrio y telas de colorines que llevaba, con las autoridades y comerciantes de Catay o Cipango, reinos a los que tenía por avanzados. ¿Qué tenía pensado entregar como obsequio a tan altas autoridades como esperaba encontrar? Porque Cartas de los Reyes dirigidas al Gran Kan sí llevaba³⁹¹ Colón, e, incluso, se proponía pedir la respuesta y venir con ella.

Si existían esos fondos, yo no he sabido encontrar la más mínima referencia a ellos, ni, tampoco, a la existencia de cartas de crédito o documentos similares de comerciantes conocidos internacionalmente. En esta materia, lo único con cierto aire internacional es la presencia de Luis de Torres,³⁹² judío converso de origen murciano, que figura como intérprete, y que, quizá, supiese hebreo y árabe.³⁹³

10. Tripulantes de la Nao “Santa María”

La primera lista de tripulantes la hizo Don Martín Fernández de Navarrete³⁹⁴, pero, a juzgar por un comentario de Fernández Duro³⁹⁵, la lista que le remitió el Archivo de Indias fue la de los cuarenta que murieron en La Española. Posteriormente, se han elaborado varias listas de tripulantes pertenecientes a los tres

³⁹¹ COLÓN, C. (2006). Op. Cit. 21 de Octubre.

³⁹² FERNÁNDEZ DURO, C. (1892). *La Nao Santa María. Memoria de la Comisión Arqueológica*. Madrid. Pág. 59.

³⁹³ COLÓN, C. (2006). Op. Cit. 2 de Noviembre.

³⁹⁴ FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, M. (1954) Op. Cit.

³⁹⁵ FERNÁNDEZ DURO, C. (1892). Op. Cit. pag. 59.

barcos, listas que no han gustado a todos y que han dado lugar a las habituales polémicas.

Desde la entrada en el tema de Miss Alice B. Gould, sus extraordinarias investigaciones han llegado a resolver casi por completo la famosa lista, quedando tan sólo unos pocos nombres de los que se ignora el barco del que formaban parte.

No es intención de este trabajo entrar en esa investigación por lo que, sólo a título de homenaje se incluyen los nombres de los tripulantes conocidos de la “Santa María” y, en su caso, su trágico final.³⁹⁶

Cristóbal Colón, Colón, Capitán de Sus Altezas los Reyes Católicos.
Juan de La Cosa, Maestre y propietario de la Nao. Natural de Santoña.
Sancho Ruiz de Gama, piloto.
Alonso Pérez Roldán, piloto, (Dudoso).
Maestre Alonso, físico. Natural de Moguer (+)
Maestre Diego, contra maestre, (Dudoso).
Rodrigo Sánchez de Segovia, veedor de la flota.
Pedro Gutiérrez, Repostero de Estrados del Rey (+)
Rodrigo de Escobedo, Escribano de la Armada.(+)
Diego de Arana, Alguacil Mayor. Natural de Córdoba.(+)
Diego Lorenzo, alguacil.(+)
Luis de Torres, intérprete, judío converso.(+)
Domingo de Lequeitio.(+)
Lope, calafate (+)
Jácome el Rico, genovés (+)
Pedro Terreros, maestresala de Colón.
Rodrigo de Xerez, natural de Ayamonte.
Ruiz García, marinero, natural de Santoña.
Francisco de Huelva (+)
Pedro de Villa, marinero, natural de El Puerto de Santa María.
Pedro de Salcedo, paje o criado de Colón.
Alonso de Morales, natural de Moguer (+)

³⁹⁶ GOULD, ALICE B. (1984). *Nueva Lista Documentada de los Tripulantes de Colón en 1492*. Madrid. *Real Academia de la Historia*.

Andrés de Huelva, grumete (+)
Antonio de Cuellar (+)
Chachu o Chanchu, contramaestre ¿de la “Pinta”? +
Diego Pérez, marinero (+)
Domingo, tonelero, vizcaino (+)
Gonzalo Franco, marinero (+)
Maestre Juan, cirujano (+)
Juan de Medina, sastre y marinero, vecino de Palos (+)
Martín de Urtubia, grumete (+)
Pedro de Lepe, marinero (+)

Allí, en la Isla Española y con ellos, comenzó esa epopeya que llevó a un poeta a decir

“no hay un puñado de tierra
Sin una tumba española”.

CAPÍTULO VIII

CONSIDERACIONES PREVIAS SOBRE LA NAVEGACIÓN Y LOS BARCOS EN EL SIGLO XV

1. La navegación en el siglo XV

- Las leguas, las millas y las distancias de Colón
- Las horas
- Los rumbos
- La Cartografía que podría llevar Colón

2. El barco

- La varada
- El intento de salida de varada
- La recuperación de la carga

3. Teoría del pecio de la “Santa María”

CAPITULO VIII

CONSIDERACIONES PREVIAS SOBRE LA NAVEGACIÓN Y LOS BARCOS EN EL SIGLO XV

Tras el acopio de Información Documental y Arqueológica, el Estudio Geográfico de la Zona desde muy variados puntos de vista y, siempre, con el problema de la reconstrucción hipotética de la costa, tan distinta de la que pudo ver Colón, no podemos pasar a reconstruir la “ULTIMA SINGLADURA DE LA SANTA MARIA” sin hacer una serie de consideraciones alrededor de la navegación en el siglo XV: la primera y más principal de las cuestiones es la medición de distancias, o sea, el problema de las leguas y las millas de Colón, e, íntimamente ligado a éste, el tiempo, los rumbos y la cartografía que podía llevar Colón. Otra, la nao en sí, sus presuntas características y su descripción general están tratadas en el Capítulo VII dedicado a la misma. El análisis del naufragio, el comportamiento del barco en la varada, el tema del intento de traslado a tierra para su posible recuperación, apuntado por algún autor, han sido vistos ya en el Estudio Arqueológico.

1. La Navegación en el Siglo XV

Las consideraciones que vamos a hacer sobre los “cuatro pilares de la navegación”, el rumbo, la distancia, el tiempo y el mapa en el que se situaban por “estima”, también llamada “fantasía”, tienen tal importancia que van a condicionar toda la teoría sobre las últimas millas recorridas por el barco más famoso de la Historia Universal. Por considerarlo de capital importancia, es preciso estudiarlas a fondo, tratándolas por separado.

- Las leguas, las millas y las distancias de Colón

El día 19 de Diciembre lo pasó Colón voltejeando entre las Islas de la Tortuga y La Española, luchando contra el viento de levante, que le impedía acercarse y recalar en esta última. Hizo en el “Diario” una descripción de la costa³⁹⁷ señalando

³⁹⁷ COLÓN, C. (2006). Op. Cit. 19 de Diciembre.

Los Dos Hermanos, el Cabo de Torres y la Isla de Santo Tomás, es decir, todos los alrededores de la Bahía de Acul, o Mar de Santo Tomás, con apostilla de Las Casas, que dice *“estos dos Hermanos y el Cabo de Torres no los ha nombrado hasta agora”* y unos párrafos más adelante cita el Cabo Alto y Bajo (Punta Margot) y dice: *“del camino de Torres al Leste ¼ del Sueste hay 60 millas hasta una montaña más alta que otra que entra en la mar y parece desde lejos isla por sí, por un degollado que tiene de la parte de tierra; púsole nombre Monte Caribata, porque aquella provincia se llama Caribata”*³⁹⁸. (Mapas nº62 y 63).

Navarrete reconstruye el viaje de Colón con bastante detalle³⁹⁹ e identifica el Cabo de Torres con Punta Limbé, el Cabo Alto y Bajo con Punta e Isla Margot, y la montaña más alta que otra, que entra en la mar, con Montecristi, corrigiendo las sesenta millas que da Colón a la distancia de Punta Santa a Monte Christi, dejándolas en cuarenta y dos (que son 41,7 millas náuticas medidas sobre la Carta Náutica nº 26142 de los Estados Unidos, edición de 1984). Monte Christi tiene 237 metros de altura lo que significa un alcance horizontal de 31,98 millas⁴⁰⁰. A la vez, y promediando las alturas de la toldilla de las distintas reconstrucciones de la “Santa María”, la vista de un hombre estaría entre siete y ocho metros de altura, lo que proporciona un alcance de 5,88 millas.

Es posible, aunque no hay noticia de ello, que el Almirante Don Cristóbal Colón fuese capaz de subir a la cofa de su barco, pero no lo hizo, ni siquiera en la noche del once al doce de Octubre. Situada a unos veinte metros de altura sobre la mar, le proporcionaba un alcance a la vista de 9,29 millas; desde el galope, a unos veinticinco metros de altura, la vista alcanzaría 10,39 millas. Es decir, desde la cruz de la gavia de la “Santa María” se comenzaría a ver Montecristi, suponiendo una visibilidad perfecta, cuando se encontrasen sobre el Cabo de Torres, hoy Punta Limbé, pues se suman las 10,39 millas del alcance de horizonte del barco y las 39,98 de Monte Christi, dando una distancia de 50,37 millas.

³⁹⁸ *Ibidem*.

³⁹⁹ FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, M. (1954). Op.Cit. Tomo I. págs. 133 y 134.

⁴⁰⁰ Para todos los cálculos efectuados en este trabajo se han empleado las “*Tablas náuticas*” de GRAIÑO, CORNEJO, HERRERO Y RIBERA. (1958). San Fernando.

El hecho de que Colón estimase esa distancia en 60 millas⁴⁰¹, que serían 53 si fuesen millas romanas, estaría dando un error del 15% por exceso. Pero es preciso añadir dos hechos más: dice el “Diario” “*que la montaña es más alta que entra en la mar y parece isla*”⁴⁰², diciendo acto seguido que le puso por nombre Caribata, porque así es como se llama esa provincia. En esta misma enfilación de Cabo Limbé se encuentra el Macizo de Cap Haïtien, cuyo punto más elevado es la “Morne Haut du Cap”, de 813 metros de altura y separada al Noreste por un collado del saliente de 250 metros de altura que forma Punta Picolet (la Punta Santa de Colón), pero que al Suroeste termina rotundamente en el llano, formando un “degollado”, muy visible desde la mar. La distancia desde Cabo Limbé al Macizo son ocho millas escasas. (Mapa 14).

En el caso de Monte Christi, para apreciar el degollado, que, en efecto, existe, el observador, en la gavia, tendría que estar situado a unas quince millas, como mínimo, pues el monte se presenta teniendo como fondo la Cordillera de Cibao y, además, está en la enfilación Leste ¼ Nordeste de Cabo Torres. Creemos pues, que Navarrete se equivocó en esta cita, arrastrando a muchos de los siguientes comentaristas. La distancia de Cabo Limbé a la Morne Haut du Cap, de ocho millas náuticas, medidas desde la mar, puede llevar bien al error de estimarla en seis millas desde el momento que ha comparado la modesta “Morne” con el Teide⁴⁰³. El copista pudo añadir el cero. El día 20 de Diciembre dice “*desta parte de la Isla de Santo Tomás, está otra isleta a una legua...*”⁴⁰⁴ (la Isla de Ratón); la distancia de esta Isla de Limbé a la Isla de Ratón, que Colón llamaba Isla Amiga, es de 3,3 millas, o sea, 6.149 metros, distancia estimada que se acerca muchísimo, por exceso a los 5.920 metros que mediría una legua de cuatro millas romanas.

El día 21, nos dice que el fondo de la bahía de Acul (Mapa nº 99) son cinco leguas⁴⁰⁵; aquí el error está claro porque la profundidad del saco es de cinco millas y la boca de dos, que también habrá indicado como leguas al final del párrafo. El relato de los acaecimientos del día termina con otro detalle: “*Hay en la parte del Noroeste*

⁴⁰¹ COLÓN, C. (2006). Op. Cit. 19 de Diciembre.

⁴⁰² *Ibidem*.

⁴⁰³ *Ibidem*. 20 de Diciembre.

⁴⁰⁴ *Ibidem*.

⁴⁰⁵ *Ibidem*. 21 de Diciembre.

tres islas y un gran rio a una legua del cabo deste puerto".⁴⁰⁶ Desde luego, los islotes de arena del fondo de la Bahía existen, convertidos hoy en día en manglares debido a la colmatación de los aluviones, pero, en efecto, desde el fondo del saco de la bahía hasta el Rivière du Haut du Cap, es decir, el que desemboca por Cap Haïtien, hay 5.900 metros de terreno llano (Mapa nº 91).

Se ha hecho esta breve digresión, que se sale un tanto del objetivo de este trabajo, para poner, de manifiesto, aún más, que no pueden tomarse al pie de la letra ni una sola de las distancias que figuran en el "Diario", ni tampoco en la "Historia de las Indias" ni en la "Historia del Almirante", siempre que el origen de los datos sean los escritos de Colón. A pesar de que Morison sostiene que Colón no se equivocaba en más de un noveno en la medición de distancias, debe entenderse esa frase, en todo caso, como referida a la estimación de distancias recorridas en la mar, porque, en la navegación costera no es así y mejor no hablar de las latitudes obtenidas con el cuadrante. Navarrete hizo no menos de quince grandes correcciones en las Notas al Diario, algunas tan notables que hay que pensar que el error no fue ni siquiera de Colón, sino de alguno de los copistas, incluso del propio Fray Bartolomé. Y viene esto a colación en relación con las distancias; Colón utilizaba indistintamente millas o leguas, unidades sobre las que se han vertido ríos de tinta y que no se aclararán jamás mientras no se encuentre una referencia inequívoca.

La cuestión de las leguas ha sido tratada magistralmente por García Franco⁴⁰⁷, que demuestra las relaciones existentes entre un sinnúmero de antiguas unidades de longitud al igual que el Profesor Laguarda Trias⁴⁰⁸. De las propias cuentas de Colón se deduce que utilizaba una legua de cuatro millas, noticia confirmada por varios historiadores de la época. El mismo Colón escribió en su Tercer Viaje, "*..leguas, de cuatro millas cada una, como acostumbramos en la mar*"⁴⁰⁹. Hernando Colón declaró en 1524 ante la famosa Junta de Badajoz, que las millas que empleaba su padre eran las italianas, de 1.477,5 metros y las leguas, de cuatro millas⁴¹⁰.

⁴⁰⁶ *Ibíd.*

⁴⁰⁷ GARCÍA FRANCO, Salvador. (1957). *La legua náutica en la Edad Media*". Madrid. CSIC. Instituto Histórico de Marina. También en (1947). *Historia del Arte y Ciencia de Navegar*. Madrid. CSIC. Instituto Histórico de Marina.

⁴⁰⁸ LAGUARDA TRIAS, R. (1974). *El enigma de las latitudes de Colón*. Valladolid.

⁴⁰⁹ FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, M. (1954). *Op. Cit.* Tomo I.

⁴¹⁰ *Ibíd.* Tomo I. Documentos XXXIV, XXXV y XXXVII.

Altolaguirre,⁴¹¹ en 1903, demostró que la milla italiana, la española y la portuguesa eran iguales, de 17 ½ leguas al grado que significan 52 ½ millas al grado, o sea, tres millas por legua aunque Colón y su hijo Hernando digan que son cuatro. Si Colón utilizaba el grado de 14 2/3 leguas por grado, o sea, 56 2/3 millas, la legua tendría 7.568 metros y la milla 1.959 metros, valor que se aproxima mucho al de Alfragano, mentor científico de Colón, pero que no concuerda con ninguna de las distancias medidas por el Almirante. Pero Colón necesitaba apoyar su idea de la extensión de la tierra en alguna autoridad cosmográfica: tomando de Alfragano la relación de 56 2/3 millas por grado, utilizó millas italianas en lugar de millas árabes de 1.959 metros. Concuerdan, en cambio, o se acercan bastante más, cuando se toman millas romanas, o italianas, de 1.477,5 metros y, algunas veces, las leguas de cuatro millas romanas, o sea, 5.920 metros.

Sobre este tema han escrito cuanto han querido cuantos han pretendido reconstruir las derrotas de Colón con exactitud imposible de alcanzar, por una razón que yo estimo bien simple: ni el propio Colón, ni los Pinzón, ni los Pilotos sabían dónde estaban más que con una aceptable “aproximación”; el globo terráqueo y sus distancias eran todavía, demasiado grandes para que, incluso, un adelantado como Colón las comprendiese a la primera. Tan consciente era Colón de estas circunstancias que dice que inventó el truco de la doble cuenta de leguas navegadas para que las tripulaciones no tuviesen miedo de la ¿verdadera? distancia a la que se encontraban.

Cuando se fue formando el rol de cada barco no creo que al contratar a los aspirantes a tripularlos se les dijese que iban allí cerca. Seguramente, Colón no participó en la contratación de personal ni en la realización del rol; todas esas funciones las debieron asumir Martín Alonso y Juan de la Cosa, que, al parecer era conocido en Palos aun cuando figurase avecindado en El Puerto de Santa María. Yo no sé hasta qué punto fueron realmente engañadas las tripulaciones, porque para lograr el engaño total tenían que estar en el secreto demasiados tripulantes, como mínimo, capitanes, maestros y pilotos, y, posiblemente, Arana, Gutiérrez y Escobedo; eran demasiada gente para guardar un secreto, pero así pasó a la historia y también podemos suponer que en el, casual o intencionado, descubrimiento de este

⁴¹¹ ALTOLAGUIRRE DUVALE, A. (1903) *Cristóbal Colón y Pablo del Pozzo Toscanelli*. Madrid.

engaño, quizá estuviese la raíz de los motines de los últimos días de navegación, antes de llegar a Guanahaní.

Como se ha dicho, son muchos los historiadores que han intentado reconstruir las derrotas de Colón con pretendidas exactitudes utópicas: Morison, Mc Elroy, Guillén, y en los años ochenta, Marden y Judge, en el “National Geographic”, han especulado con diferentes cálculos, basados en hipótesis más o menos ingeniosas. Una de las teorías sobre el tema parece ser la de Adam Szaszdi Nagy⁴¹². Dedicado fundamentalmente a refutar las teorías de Joseph Judge⁴¹³ y de Louis Marden ⁴¹⁴, llega a la conclusión de que Colón utilizaba leguas de “navegación de altura” y de “navegación de cabotaje o costera”, suponiendo que la definición de navegación del “Diccionario Marítimo Español”⁴¹⁵ sea válida para conceptos del siglo XV, en general, muy poco claros.

Cita ⁴¹⁶ a Guillén,⁴¹⁷ que recoge la presunta existencia de “leguas largas” y “leguas cortas” en Escalante de Mendoza⁴¹⁸; yo no he encontrado ese párrafo, aunque es posible que se le atribuya como alegato a la prudencia de un capitán y no como elemento técnico de navegación. En cualquier caso y tras una serie de complicados cálculos relacionando distancias, llega a valores medios de 3 Kilómetros para la costa cubana, 2,25 en la costa haitiana y 3,33 en la dominicana, además de unas leguas que llama “típicas”, puesto que se repiten más de una vez, igualmente, para Cuba que para Haití y Santo Domingo⁴¹⁹. Es sorprendente que, según Szaszdi, Colón se adelantase más de trescientos años a la división de la Isla Española utilizando leguas de distintos valores para las costas de las que después serían la República de Haití y la República Dominicana.

⁴¹² SZASZDI NAGY, A. (1988). “La Primera Tierra Americana Descubierta”. *Cuadernos Colombinos* n° XV. Valladolid.

⁴¹³ JUDGE, Joseph. (1986). “Where Columbus found the New World”. *National Geographic*. Washington. n° 170.

⁴¹⁴ MARDEN, Louis. (1986). “The first landfall of Columbus”. *National Geographic*. Washington. n° 170.

⁴¹⁵ O’SCANLAN, T. (1831). *Diccionario Marítimo Español*. Madrid. (1974) Edición Facsímil del Museo Naval de Madrid.

⁴¹⁶ SZASZDY NAGY, A. (1988). Op .Cit. pág. 23. Nota 26.

⁴¹⁷ GUILLEN, J (1990). Op. Cit. pág. 31 Nota 23.

⁴¹⁸ ESCALANTE DE MENDOZA, J. (1985) “*Itinerario de Navegación de los Mares y Tierras Occidentales*”. 1575. Edición Facsímil del Museo Naval de Madrid.

⁴¹⁹ SZASZDI NAGY, A. (1988). Op. Cit. págs. 25 a 28.

En el siglo XV, y también en los anteriores y posteriores hasta la definición matemática de Jorge Juan, la legua existió como unidad itineraria práctica sin que nadie le otorgase un valor exacto mensurable, ni en la tierra ni en la mar. Repasando los diferentes sistemas de unidades vemos que la procedencia de algunas de ellas, mueven a la risa a pesar de la seriedad de sus autores: nada menos que Martín Cortés, nos explica con todo rigor que cuatro granos de cebada hacen un dedo y cuatro dedos una mano, cuatro manos hacen un pie y cinco pies un paso geométrico, ciento veinticinco pasos geométricos un estadio, ocho estadios una milla, que son mil pasos y tres millas, una legua⁴²⁰. Cabe preguntarse si los dedos son de dama cortesana o de labrador; aunque suponemos que los granos de cebada se colocarían uno junto a otro, surge la duda sobre si la cebada ha de ser manchega o aragonesa.

Vengan de donde vengan, observamos una cosa: las unidades menores empleadas en la vida cotidiana suelen estar mucho mejor definidas, pues pesar una cantidad de legumbres o medir un trozo de tela, incluso, medir un edificio, son funciones de frecuencia diaria y así tenemos las únicas unidades que tienen “patrón” y que este se guarda en los gremios o en los ayuntamientos. No parece que hayan existido más patrones que los “pie de rey” y las “varas”, celosamente guardados por síndicos y maestros mayores. Un caso aparte es el que se refiere a las insignificantes medidas con las que se pesaban los productos dedicados a la farmacia, así como los dedicados a joyería y metales preciosos.

Pero no hay una sola referencia de que nunca se midiese una milla o una legua sobre el terreno. La legua la entiendo, pues, como “unidad de marcha” y no como unidad de longitud, con nuestros conceptos actuales de metrología, abrumados por la exactitud que imponen las tecnologías que nos rodean. Para el hombre del Renacimiento, la legua o la jornada, tenían ese sentido amplio, dentro de unos difusos límites, como los que tienen para nosotros los miles de millones de los Presupuestos Nacionales o los años luz de las distancias astronómicas.

En tierra, la legua es una unidad que corresponde a una hora de marcha y eso no ha significado nunca que hayan existido dos mojones entre los cuales se puedan medir tantos metros. En algunas calzadas romanas se han conservado “cipos” entre

⁴²⁰CORTES, Martín. (1551) *Breve Compendio de la Sphera y del Arte de Navegar*. Sevilla. Citado por GUILLÉN (1943) en “En torno al Diario de Colón”. *Revista General de Marina*. Madrid. 1943.

los cuales se ha querido introducir un determinado número de pasos para tratar de hacer de ellos una “milia” o una “leuca”, sin que se haya logrado otra cosa que aproximaciones. Un hombre andando sobre terreno llano recorre alrededor de 5 kilómetros en una hora; en terreno ondulado, esa distancia se reduce a 4 Kilómetros, incluso a 3 en terreno accidentado. En “El Quijote” se citan distancias entre pueblos de La Mancha que existen hoy, y se puede comprobar que las cuatro o cinco leguas indicadas en el texto se corresponden con esos veinte o veinticinco kilómetros, aproximadamente, que separan las localidades: de lo que no hay duda es de que si hacemos el recorrido andando tardaremos cuatro o cinco horas.

Cuando Portugal, primero, y España, después, abren los caminos de nuevos mundos lanzándose al Mar Tenebroso, empiezan a plantearse problemas con distancias desconocidas, lo que sucede desde el comienzo de la exploración Atlántica con los descubrimientos de Canarias, Madeira, Azores, Cabo Verde, etc. El hombre se encuentra ante dimensiones desconocidas y trata de encajarlas en su mundo, mundo en el que la mayor unidad itineraria disponible es la poco definida legua.

Ahora bien, la velocidad de un barco a vela es mucho más variable que la de un hombre andando, pues igual puede quedarse parado por viento racheado intermitente que llegar a nueve o diez nudos, incluso, más, en el momento más fuerte de las rachas. Los únicos barcos que pueden garantizar, en general, una velocidad constante son los de remo. Y nuestra reflexión es la siguiente: ¿Será la legua marina una equivalencia flexible y estimada de lo que recorre una embarcación a remo en una hora? Nos referimos, por supuesto a una embarcación del tipo batel de seis o siete bancos y tripulada por marineros corrientes pero profesionales.

Pedí al Ingeniero Naval D. Pedro Ruiz López que calculase las velocidades que puede alcanzar, de forma sostenida, un batel de cinco brazas, similar al que llevaba la “Santa María”. Efectuados los cálculos adecuados, llegó a la conclusión de que una embarcación así, con doce a catorce remeros, podría dar dos nudos y medio, velocidad sostenida durante varias horas y con buena mar. Para llegar a tres nudos sería preciso casi duplicar el esfuerzo. Pensemos en que estamos ante marineros profesionales, expertos en el manejo del remo, pues en el siglo XV no había otra forma de propulsión salvo el viento, por lo que no es comparable la velocidad de este batel con la que hoy puede alcanzarse por deportistas adiestrados para ello, con embarcaciones especialmente diseñadas para cada tipo de competición, y que se

desarrolla en un corto espacio de tiempo que permite esfuerzos muy superiores. Pues bien, esos 2,5 nudos significan 4.630 metros, cifra muy cercana a la de la legua terrestre.

Se podrá argüir que el valor de la legua se deduce de la aplicación del número de leguas atribuido al grado, pero la verdadera dimensión del grado no se supo hasta la segunda mitad del siglo XVIII, cuando empezaron a efectuarse verdaderas operaciones geodésicas. Y más que el valor de la legua, que se seguirá utilizando durante un siglo por lo menos, lo que se define es la milla náutica, haciéndola coincidir con un minuto de arco de meridiano. Hasta que no comenzaron las navegaciones “a ciegas”, es decir, de días enteros sin ver tierra y fiándose de la aguja, de la “Polar” y de “las Siete Cabrillas” (cuando se veían), no comenzó a sentirse la necesidad de disponer de unas unidades, por muy grande que fuese su expresión numérica, que permitiesen saber, más o menos, donde se está.

Es un concepto nuevo de posición, de distancia, pues la milenaria navegación en el Mediterráneo consistió siempre en moverse dentro de un recinto cerrado, de promontorio a promontorio, en el que, incluso, cuando se había perdido el Norte, se sabía a ciencia cierta que enfrente, hay una costa, y si es al Septentrión, civilizada. Incluso, los que llevaban a cabo aquellas navegaciones excepcionales hasta Britania, en busca del estaño famoso, al fin y al cabo, iban costeando y sólo daban un salto a sabiendas de que estaban cruzando un golfo. Y los que llegaron a las Canarias, Hespérides entonces, lo hicieron costeando el litoral africano, con mucho más temor a los terribles peligros fantásticos con que eran amenazados que a los que realmente iban a encontrar.

A pesar de la buena voluntad y muy notables conocimientos de cuantos han intentado reconstruir la carta de Toscanelli (Véanse las distintas interpretaciones en los Mapas nº 55, 56, 57 y 58), nadie ha podido establecer unas relaciones plausibles entre la realidad y las descripciones del florentino: desde la latitud para la que fue trazada la carta (D'Albertis⁴²¹ supone que para el paralelo 36º), al número de meridianos con los que trató de definir la anchura del Atlántico; unos, como

⁴²¹ D'ALBERTIS, C. (1893) . *Le costruzione navali e l'arte de la navigazione al tempo de Cristoforo Colombo*. Roma.

Vignaud,⁴²² lo admiten plenamente, y otros, como Carbia⁴²³ o Altolaquirre⁴²⁴, los rechazan rotundamente.

Colón otorgaba 5.100 leguas al Ecuador terrestre⁴²⁵ mientras que Escalante de Mendoza, Martín Cortés o el Maestro Pedro de Medina otorgaban 6.300. Es decir, la indefinición de la circunferencia terrestre iba modificando el número de leguas por grado y el valor de la legua marina en la medida en la que los autores necesitaban justificar sus cálculos, que, ciertamente, iban aproximándose cada vez más a la realidad. Creemos pues, que en la navegación de altura, Colón utilizó una unidad flexible, ciertamente aproximada, de cuenta redonda, para establecer distancias, basándose en un módulo corriente y generalizado entre marinos y que en ningún caso se correspondía con una distancia medida entre dos puntos.

Se podría argumentar que, al igual que hoy existen en tierra y cerca de los grandes puertos, las señales para “correr la milla” y ajustar así las correderas y otros instrumentos de a bordo, no parece muy difícil, incluso en la Edad Media, levantar dos columnas de piedra en una playa bien recta, como pueden ser las de Cádiz o Huelva; la pregunta debería ser y, ¿cuál sería el patrón de milla o de legua con el que se tomaría la distancia?

- Las horas

Otra cuestión bien distinta son las leguas de costa, de bojeo, etc. sobre tierra. Aquí, Colón tiene la referencia, también flexible, de una legua terrestre, es decir, de una hora de camino. Y la primera cuestión que nos planteamos es el valor de una hora; sabemos que, a bordo de los barcos se llevaban relojes de ampollita, de tres y de treinta minutos, que se calibraban en tierra utilizando gnomones solares; a bordo, salvo con temporales muy fuertes, si las ampollitas estaban bien fijadas a sus soportes, esos relojes tenían mejor estabilidad que si los llevaba una persona andando para medir lo que se podía recorrer en un determinado tiempo. Ignoro si alguna vez se hizo la prueba.

⁴²² VIGNAUD, H. (1911). *Histoire Critique*. Paris .

⁴²³ CARBIA, R.(1935).*El problema del descubrimientos de América desde el punto de vista de la valoración de sus fuentes*. Sevilla. XXVI congreso de Americanistas.

⁴²⁴ ALTOLAGUIRRE DUVALE, A. (1903). Op. Cit.

⁴²⁵ LAGUARDA TRIAS, R. (1974). *El enigma de las latitudes de Colón*. Valladolid. pág. 28. Nota 43 citando las apostillas de Colón al “Imago Mundi” de Pierre de Ailly. Esta cita también está recogida por SZAZSDI (1988). Op. Cit. pág. 17.

Navegando, el cuidado con que se tenía a las ampolletas era excepcional. Una de las misiones de los pajes era, precisamente, voltearlas cada media hora. La frase “parar la ampolleta” quería decir que una de las de las 11. 30 no se volteaba hasta que no se observaba el paso del Sol por el meridiano, momento en el que se ponía en marcha, ajustándose las otras con ésta en el siguiente volteo, y siempre que fuese posible observar la meridiana.

Estamos en los tiempos en los que, justamente, habían aparecido por Alemania, hacia 1450, los primeros relojes de torre; en esta época se contaba el tiempo en horas eclesiásticas⁴²⁶, pues el concepto “tiempo” también era flexible: en tierra, el tiempo civil estaba ligado al tiempo eclesiástico, contando las horas por las campanadas de las Iglesias y los pequeños intervalos para el tiempo de rezar el Ave María o el Padrenuestro, como tan extraordinariamente explicó Henry Kamen⁴²⁷. A partir de esa ignorada fecha y lugar, el tiempo empieza a tener valor absoluto, empieza a ser una magnitud física que será cada día más exacta y más imprescindible,

¿Cómo se miden, pues, las distancias navegadas en la costa? Por referencias en tierra, porque, además, la estimación de la distancia por la velocidad, útil en navegación de altura, no es válida en la navegación de cabotaje, más peligrosa por la cercanía de tierra y aún más, de tierras desconocidas, de las que se ignora todo. Se navega muy despacio, es más, si es posible, se fondea y son las pequeñas embarcaciones las que navegan lentamente, con la sondaleza en la mano, avanzando en direcciones predeterminadas. “*es menester estar despiertos para entrar*”... “*hay muchos bajos en aquella comarca y conviene abrir el ojo hasta entrar*”⁴²⁸. Y aun así “*el Almirante estaba seguro de bajos y peñas...y habían visto los marineros toda la costa y los bajos...y vieron por dónde se podía pasar, lo que todo este viaje no hizo*”⁴²⁹. Si lo hubiese hecho, no habría sido preciso realizar este trabajo.

El hombre de finales del siglo XV tenía unas referencias para medir tiempos y distancias que hemos perdido en la actualidad. Sancho Panza sabía la hora durante la noche por la posición de las “Cabrillas” (Las Guardas), como casi todos los

⁴²⁶ COLÓN, C. (2006). Op. Cit. *1 de Enero de 1493. “a media noche despachó la barca....volvieron a vísperas”*.

⁴²⁷ KAMEN, Henry. (1977). *El Siglo de Hierro*. Madrid. Alianza Universidad. pág. 28.

⁴²⁸ COLÓN, C. (2006). 20 de Diciembre.

⁴²⁹ *Ibíd*em 25 de Diciembre.

campesinos y pescadores de Europa, mientras que hoy, apenas lo recordará algún viejo pastor o pescador. Y estimaban las distancias con la misma facilidad, adquirida por quienes vivían a pie, como mucho, sobre un asno, un caballo o un mulo, y, siempre, pendientes del cielo.

Por otra parte, el empleo de estadías para medir distancias está datado desde los tiempos de los egipcios; con la tabla en la mano y el cordel sujeto con los dientes, o bien por el grueso de los dedos, bien calibrados con las estaturas de hombres a pie, o montados a caballo, las alturas medias de las casas o de distintos árboles, etc. era posible medir distancias con una precisión aceptable, y también, considerando que no tenía más importancia el que no fuesen exactas. Hoy en día, en cualquier manual de excursionismo o del Soldado, se explica una topografía expedita que permite medir distancias a objetos de tamaño conocido teniendo calibrados los dedos de la mano. Con mayor soltura medirían quienes no tenían más referencia que la naturaleza. Sólo una medida longitudinal era fundamental para Colón, y esa era la sonda; conocemos bien los resultados de no haberla comprobado a tiempo.

Así pues, creo que Colón determinaba las leguas navegadas a poca distancia de la costa por estimación de distancias en tierra. No creo que llegase siquiera a tomar enfilaciones, por otra parte, cosa difícil de hacer sin disponer de taquímetros o aparatos similares, para poder marcar un punto, y que no tardarían en inventarse⁴³⁰. (Fig. 1). Desde luego podía haberlo hecho con la aguja y aplicando el método desarrollado por los portugueses para calcular el “apartamiento” mediante un “martologio” o “marteiolo” para calcular distancias cortas, pero, si lo hizo, su habilidad le traicionó frecuentemente.

⁴³⁰ En la “GEOGRAFÍA” de Le Testu, de 1555, hay una lámina en la que se ha montado algo parecido a un teodolito sobre una mesa circular, en tierra y, desde luego, sin sistema óptico. Bien mirado, no es más que una ballestilla con la que no hay que hacer equilibrios para medir.

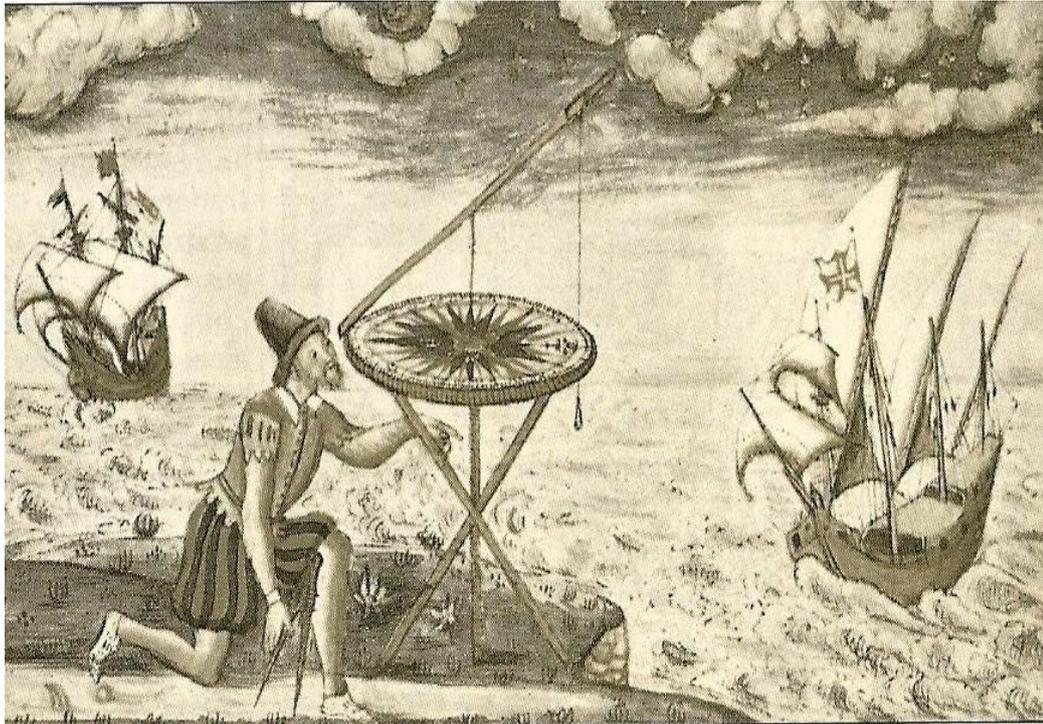


Fig. 1 Grabado de la "Geografía" de Le Testu (1.555), en el que se muestra este instrumento

- Los Rumbos

Otro tanto que con las distancias sucede con los rumbos, Son muy numerosos los errores del "Diario" al recoger rumbos, pero solo son comprobables los que se citan con referencias en tierra bien identificables. Por supuesto, hay rumbos en los que el error es tan de bulto que hay que pensar que Colón no podía cometerlo así y hay que achacarlo a los copistas, aun cuando alguno de éstos se llame Bartolomé de Las Casas. Como se puede comprobar en el "Diario", Colón no cuarteaba la rosa al estilo mediterráneo, llamado "a la navaresca", es decir, denominando al Norte Septentrión o Tramontana, Greco, Levante, Siroco, Austro o Mediodía, Lebeche o Garbito, Poniente y Mistral o Maestro. Hay que pensar que las navegaciones por el Atlántico habían enseñado a Colón más que las del Mediterráneo y por eso utilizaba el cuarteo de origen germánico que empleamos hoy.

Sobre la simplicidad de las agujas de la época no es necesario hablar. Era preciso cebarlas con mucha frecuencia. Lógicamente, a bordo tenía que haber una piedra de cebar y, probablemente, más de una; ¿Dónde se guardaban? ¿Iban en el rudimentario armarito que más tarde se llamaría de "bitácora", pudiendo introducirse errores?. Seguramente Colón y todos sus hombres sabían que una pieza metálica, de hierro, como la espada, o una coraza podían introducir notables errores.

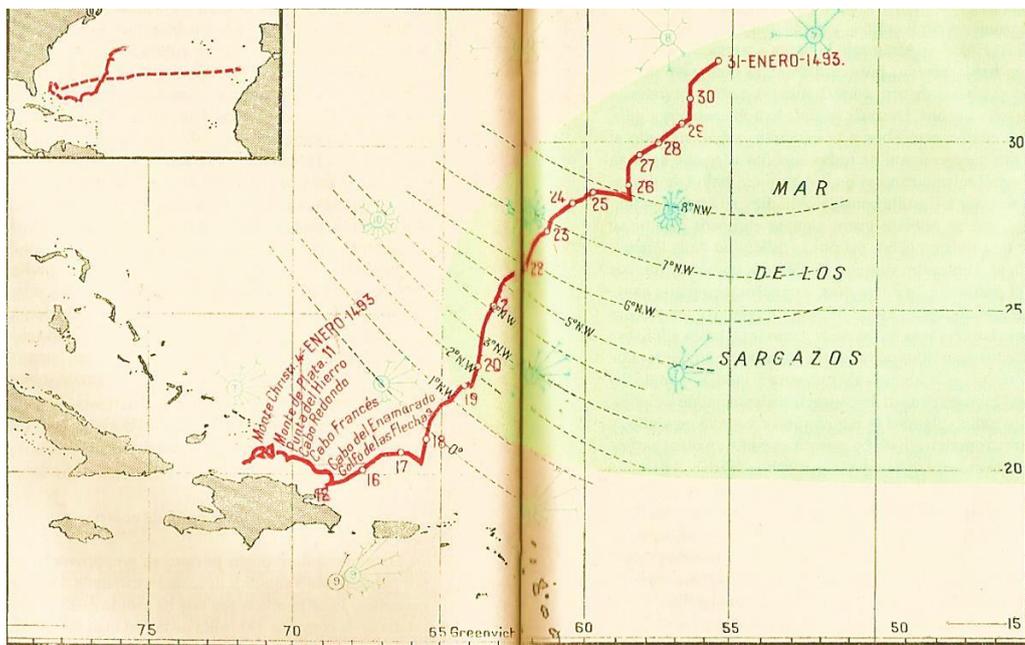
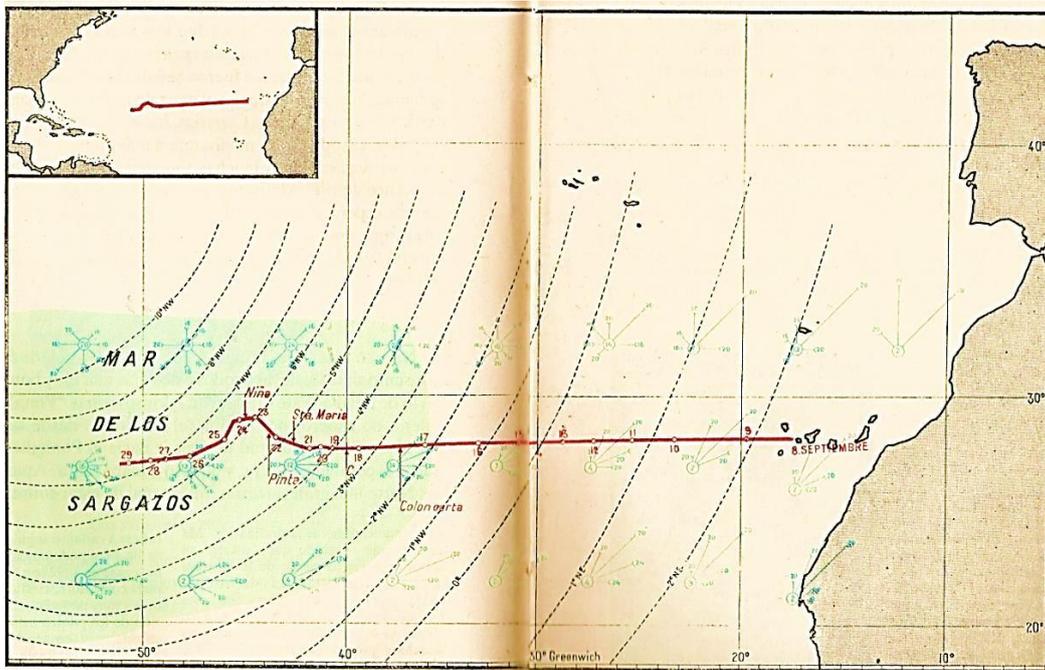
¿Se compensaban las modestas agujas de entonces ante la forzosa influencia de grandes piezas metálicas como la artillería o las anclas?. No tenemos noticias de que se hiciese esto antes del siglo XVII. En estos barcos no abundaban ni el hierro ni el acero, y aunque se supiese su influencia, con mayor motivo podía pasar desapercibida la presencia de ciertos objetos de pequeño tamaño, como podían ser los cuchillos “chicoteros”, llamados gañavetes, que llevaba encima casi todo el mundo, o una daga a la espalda de cualquier hidalgo.

De los distintos y detallados análisis que se han hecho de las derrotas de Colón no parecen deducirse grandes errores en la navegación de altura aunque sí en la costera, o, al menos, así aparecen en el “Diario” debidos a las malas transcripciones de los copistas, ya sea por deterioro de los textos, por error en la lectura o por ignorancia de los términos náuticos. Colón llevó sus anotaciones en el “Diario” con mucho más cuidado que el que parece: la prueba está en las detalladísimas instrucciones que aparecen en determinados momentos, que es de suponer que lo hiciese todos los días, y la ausencia total de acaecimientos que hay en otros, y que, indudablemente, hay que achacar a la tijera de Fray Bartolomé.

En el Capítulo dedicado al Análisis de la Cartografía Histórica hemos aventurado la teoría de que la “Morne Beckly” pudiese desviar las agujas y ser una concausa de la varada. Pienso que los desvíos que introducía la “Morne Beckly” en las agujas de los agrimensores se debían al hecho de estar trabajando en su inmediata cercanía; la distancia de la zona de espera de la “Santa María” a la “Morne Beckly” es de unos veinticinco kilómetros, y desde la zona del naufragio, unos dieciséis, lo que me parece muy exagerado para poder culpar a la modesta colina de magnetita de introducir desvíos notables en las sencillas y elementales agujas que llevaba Colón.

Está, por otra parte, la declinación magnética del lugar; Van Bemmelen,⁴³¹ realizó en 1889 un magnífico trabajo para el trazado de las isógonas en la época del Descubrimiento. (Figs. 2, 3 y 4).

⁴³¹ VAN BEMMELEN, V. (1889) *Die Abweichung der Magnet Nadeln* “Observations”, del Real Observatorio Magnético y Meteorológico de Batavia. Tomado de GUILLÉN, J. (1990) Op.Cit. pág. 53.



Figs. 2 y 3 Curvas de declinación magnética para el año 1492. Van Bemmelen (1889)

Al trazar las declinaciones supuestas para 1492, situó la línea 0° bastante lejos de la Isla Española. En los mapas de isógonas de los distintos años se observa que la curva correspondiente a una variación anual de 0° oscila sobre la Isla Española, llegando a Puerto Rico en el “noresteo” y pasando el extremo oriental de Cuba en el “noruesteo”. Todo parece indicar que la declinación magnética es muy débil en toda la Isla y, con frecuencia, nula.

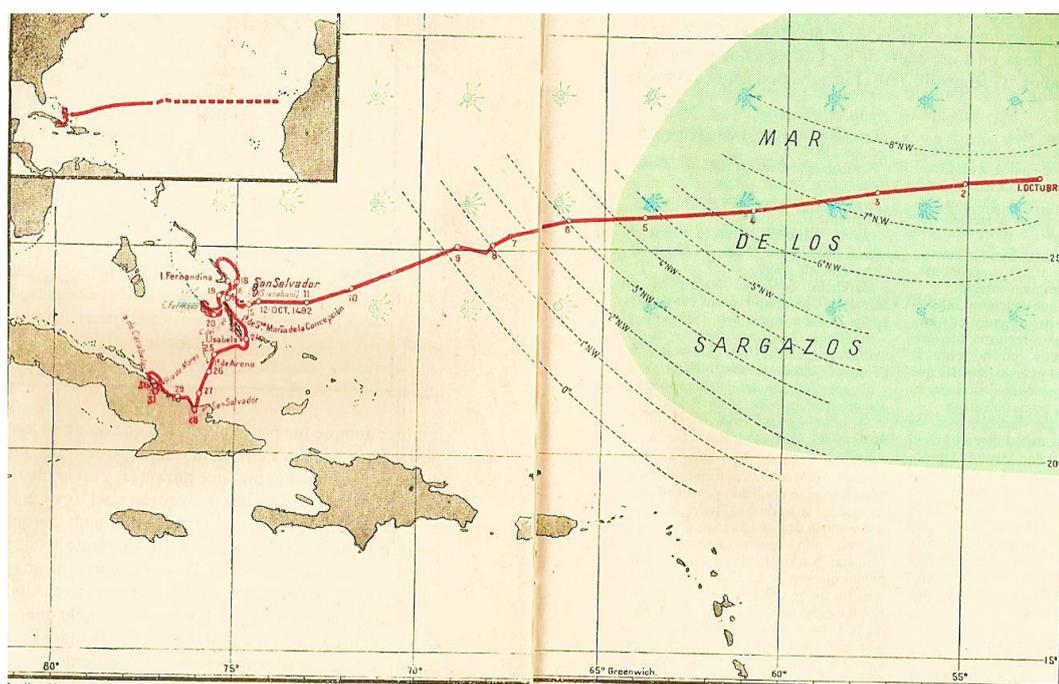


Fig. 4 Curvas de declinación magnética para el año 1493. Van Bemmelen (1889)

En las cartas norteamericanas de 1984 tiene un valor de $6^{\circ} 54' W$ y en la del Almirantazgo de 1959, $2^{\circ} 45' W$. En este sentido Guillén rebaja bastante la cuarta que da Colón, dejándola en la mitad⁴³².

¿Estaban “trocados” los aceros, como, al parecer, se hacía en Europa, introduciendo una corrección permanente?. No sabemos si Colón rectificaba las agujas, “trocándolas” cuando observaba un cambio en la declinación. A la vista de los textos, no podemos asegurar nada, por lo que, como hicimos con las distancias aplicaremos unos márgenes un poco amplios a los escasos arribamientos que vamos a manejar.

- La Cartografía que podría llevar Colón

A nadie se le ocurriría pensar que, ni Colón ni nadie, se hiciesen a la mar en un viaje de descubrimientos sin una sola carta, precisamente, por eso, porque van a descubrir y no saben lo que encontrarán. Lo mínimo que necesita un marino es algo en donde reflejar de donde se sale y, después, a donde se llega y la distancia entre ambos puntos.

⁴³² GUILLÉN, J. (1990). Op. Cit. Pag 53. Nota 45, junto a una espléndida explicación del nocturlabio.

Según la mayoría de los historiadores fue la tan traída y llevada Carta de Toscanelli la que dirigió el proceso mental de Colón para llegar a su nuevo concepto de la Tierra y empezar por exponérselo al Rey de Portugal. La carta en cuestión había llegado a Lisboa en 1474, a petición de un canónigo y consejero real llamado Fernando Martins y, por algún medio, Colón se hizo con una copia, probablemente hecha por él mismo, convirtiéndola en el elemento base de todas sus conjeturas, pero no podemos olvidar que Colón se dedicaba a la cartografía y, por lo tanto, recibía mucha información que se podía cruzar, aunque yo no creo que supiese lo que iba a encontrar, ni siquiera, suponiendo que toda la historia de Alonso Sánchez de Huelva fuese cierta. Creemos que el tema de la Cartografía ha quedado explicado suficientemente en el Capítulo correspondiente.

2. El Barco

El barco, no la nao “Santa María”, sino una embarcación que, en general, encaje en las pocas y fragmentarias descripciones de naos que han llegado hasta nosotros es la que creemos que ha sido descrita con el suficiente detalle en el Capítulo VII, dedicado íntegramente a “La Nave”, y en el que se han incluido cuantos datos técnicos se han conocido directamente, bien escasos, más los que han podido deducir y calcular los ingenieros navales, e, incluso, los que añade la lógica más elemental.

Nada se sabe a ciencia cierta sobre las dimensiones, estructura, formas, cualidades, aparejo, etc. de la Nao “Santa María”. Ni siquiera se tiene seguridad de cuál era su verdadero nombre. Todo, absolutamente todo, como ya ha sido expuesto, son ingeniosas y admirables deducciones partiendo de dos datos: una medida de arqueo bien ambigua, “algo mayor de cien toneles”⁴³³, sin llegar a 200, y por otra parte, que la eslora del batel era de cinco brazas⁴³⁴, o sea unos nueve metros. Y con sólo estos dos datos y una buena colección iconográfica, se diseñó en 1892 una primera reconstrucción, asesorados en el aspecto exterior por el gran pintor y primer arqueólogo naval D. Rafael Monleón. Las siguientes reconstrucciones, las de Guillén, de Martínez Hidalgo, la de Etayo, la de López Martínez y Martínez Hidalgo, en España y las de Albertis y de Anderson en el extranjero, parten todas de los mismos datos, los de 1892, y sólo sublimando los cálculos para hacerles parecerse a

⁴³³ ESCALANTE DE MENDOZA, J. (1985). Op. Cit. pág. 52.

⁴³⁴ COLÓN, C. (2006). Op. Cit. 27 de Noviembre.

los modelos iconográficos se llega a las escasas diferencias que hay entre ellas, muchas de ellas de aspecto decorativo y no funcional.

- La varada

De las anotaciones del propio Colón entre los días 25 de Diciembre y 4 de Enero, en el que zarpa definitivamente rumbo a España, obtenemos las siguientes informaciones:

La varada sucedió con tal suavidad que hasta que el talón de la pala del timón no tropezó con la arena, nadie se dio cuenta de que habían varado y fue el trastabillazo del timón el que movió violentamente los tres o cuatro metros de la caña, golpeando, incluso arrojando a cubierta, al grumete dormido, apoyado en ella. Si la varada fue tan suave se debió a que el arrecife, probablemente, un camellón de arena cubriendo el núcleo arrecifal, estaba a la misma profundidad que la quilla, que fue abriéndose camino en la arena lo que medía de largo, es decir, unos dieciocho metros, hasta que el talón del timón, que sobresaldría unos veinte a treinta centímetros, al clavarse en la arena por el choque del timón, provocó el golpe y la consiguiente alarma.

Tras la varada, Colón, según dice⁴³⁵ “*salió el Almirante, y fue tan presto que aunninguno había sentido que estuviesen encallados*”, ordenando inmediatamente espigar un ancla por la popa porque es la maniobra de emergencia lógica: desentalingar el cable de un ancla de las de proa, que se supone que está perfectamente adujado, u otra estacha de remolque que esté más a mano, llevarla por cubierta, por bajo de la tolda, para sacarla por una gatera del espejo de popa y entalingarla en el ancla que se vaya a fondear; descargar el ancla sobre el bote y enviarlo a la distancia adecuada para fondearla teniendo en cuenta la profundidad del agua, pues cuanto más horizontal pueda quedar el cabo, mejor trabajará; una vez fondeada el ancla, se hace firme el cabo a alguna bita después de pasarlo por el cabrestante, procediendo entonces a cobrar cable hasta que el barco salga de varada, que, en el caso de la “Santa María”, no hubiese exigido gran esfuerzo al haber varado sobre arena o fango.

⁴³⁵ COLÓN, C. (2006). Op. Cit. 25 de Diciembre.

Pero, sorprendentemente, el Maestre, a quien correspondía esta maniobra, huyó en el batel con los diez o doce marineros de dotación del bote a la carabela “Niña” que estaba a distancia de media legua. Y *“viendo yo que huían con el batel, que bajaban las aguas y que la nave estaba en peligro, hice cortar el mástil y aligerarla lo más que se pudo para ver si podíamos sacarla fuera”*⁴³⁶. He utilizado el texto de Hernando Colón porque da una sensación de mayor confianza al ir escrito en primera persona, texto que, por otra parte es parecidísimo al recogido en la transcripción del “Diario” de Las Casas y en la “Historia de las Indias” y al que hay que aplicar el coeficiente de desconfianza habitual.

Desde que Colón se da cuenta de que han encallado, da las órdenes pertinentes para espiar el ancla; comprueba que el Maestre no le ha obedecido cuando ve que va camino de la carabela, además de que han transcurrido unos cuantos minutos, pues han tenido que traer al costado de la nao el batel, que iba a remolque, embarcar doce o catorce personas por la única escala de tojinos que había en cada costado, y armar remos, mientras que en cubierta se estaría pasando la estacha a lo largo de ella para entalingarla al arganeo del ancla que iba a ser fondeada, quizá la fornarea, aunque no lo creo pues mover este ancla implicaba muchas dificultades.

Supongamos que Colón está vigilando la maniobra de cubierta porque confiaba en que el Maestre iba a cumplir su orden. ¿Quién decidió que no se cumpliera la orden y que se fuesen a la “Niña”, con tal rapidez? ¿Fue de la Cosa quien llevó a aquellos hombres al no cumplimiento de una orden o fueron los hombres los que obligaron a de la Cosa a no cumplirla? Algo más adelante dice⁴³⁷: *“que si no fuera por la traición del maestre y de la gente, que eran todos o los más de su tierra”*, refiriéndose sin nombrarlos a los cántabros y vascos que allí pudiese haber, que eran unos cuantos. Casualmente, parece que, excepto Juan de la Cosa, todos formaron parte de los treinta y nueve que quedaron en La Española.

Habían salido de la Mar de Santo Tomé, a remolque de las barcas por el canal pegado a tierra que describe con toda clase de detalles el día 24, y, pasado el actual Puerto Francés, y remontada Punta Labadie, con muy poco viento, arrumbaría hacia

⁴³⁶COLÓN, H. (1988).Op. Cit. Cap. XXXIII.

⁴³⁷COLÓN, C. (2006).Op. Cit. 26 de Diciembre.

el Nordeste *“hasta la Punta Santa, sobre la cual, a una legua, estuvo así hasta pasado el primer cuarto, que serían a las once horas de la noche, acordó echarse a dormir...”*⁴³⁸. Es decir, Colón se retiró a descansar a su chupa sobre las once de la noche.

Había levantado anclas antes de salido el Sol, o sea, sobre las cinco de la mañana y si habían ido a remolque de las barcas hasta cerca de Punta Labadie, habían recorrido unas seis millas a una velocidad de un nudo, como mucho, hasta quedar en franquía y poder arrumbar al Nordeste para embocar la Bahía con suficiente resguardo. He supuesto que Colón salió por esta canal porque insiste en el “Diario” en dar una descripción detalladísima de ella, comparando sus dimensiones con la del tiro de las lombardas, pero bien pudo salir por el llamado en las cartas “East Channel”, también, por supuesto, a remolque.

Son seis o siete horas de lenta boga, sin parar de sondar, siempre preparados para evitar que el barco, que tiene mucha más inercia, se eche encima del bote o se vaya hacia una piedra descubierta por sorpresa y que hay que rodear; esto nos lleva a las doce del mediodía. Cabe hacerse varias preguntas en torno a la situación de la “Santa María” en esa zona: a una legua de Punta Picolet, contada desde el litoral o desde la primera de las elevaciones de la “Morne du Cap”, hay fondos de trescientas brazas, lo que impide fondear; si se mide la legua desde la cota más alta de la “Morne du Cap”, el barco estaría sobre la misma costa o en tierra, razón por la que el barco tuvo que estar al paio.

Sobre lo sucedido durante esas largas horas en espera de una racha de viento que les metiese en la Bahía cabe, también, hacerse varias preguntas: una es que si realmente Colón tenía tanto interés en visitar al Rey Guacanagarí (para tratar de averiguar dónde estaba la mina de oro), podía haber dado un descanso a la gente y haber entrado en la bahía a remolque, de día y con toda seguridad, pues le quedaban cinco horas y media de luz y el recorrido era de tres leguas hasta el poblado, según le habían dicho la tarde antes los marineros que fueron de reconocimiento.

Otra pregunta es si la “Santa María” estuvo, realmente inmóvil en esa zona, a una legua de Punta Santa: la 2ª bajamar del día 24 fue a las 21 horas y 25 minutos, y la pleamar siguiente iba a ser a las 4 horas 25 minutos. ¿Comenzó a deslizarse

⁴³⁸ *Ibidem.* 25 de Diciembre.

suavemente la nao al empezar a subir la marea? Aunque según los Derroteros la marea se presenta del Nordeste y la corriente corre de Leste a Oeste con un valor medio de 0,75 a 1 nudo penetrando en la bahía con una rama hacia el Sureste, es muy probable que esa calma que duraba ya todo el día se mantuviese en su apariencia de mar especular o poco menos, aunque la débil corriente arrastrase al barco sin dar la menor señal; las siete horas que hay desde la bajamar a la pleamar, permitieron que la nao navegase a una velocidad entre 0,75 y 1 nudo, recorriendo, no al Leste Surlleste, que era el rumbo que llevaron las barcas el día anterior, sino al Surlleste, llevados por las ramas de las corrientes de la rada y empujados aún más hacia el litoral por la marea creciente. Muy cerca de la pleamar de una marea máxima de equilibrio, la nao topaba con un arrecife mientras, a bordo todos dormían, incluso la guardia.

- El intento de salida de varada

Colón escribe: *“viendo yo que huían con el batel, que bajaban las aguas y que la nave estaba en peligro, hice cortar pronto el mástil, y aligerarla lo más que se pudo para ver si podíamos sacarla fuera”*⁴³⁹. Aunque no había habido viento en todo el día, podemos suponer que la “Santa María” había estado con la vela dada a la espera de alguna racha, por débil que fuese. El Sol se había puesto a las 17 horas 30 minutos y la Luna, si era visible por ausencia de nubes, había salido a las 16 horas 56 minutos. Es de suponer que, al ocaso del Sol, y, más aún, estando tan cerca de la costa, se aferrarían velas, quedando la nao a palo seco.

Hay que empezar a pensar, sin embargo, que estuviese muy nublado para poder justificar que la nao se pudiese mover durante seis horas y a lo largo de casi cinco millas, simplemente arrastrada por la débil corriente interior de la Bahía y la de la marea creciente, sin que nadie llegase a mirar hacia tierra, sin poder tomar una referencia cualquiera y sin que el más mínimo destello de la Luna consiguiese iluminar la tierra. También podría añadirse, dada la fecha, una larga celebración de la “Noche Buena de Navidad”, como decía el Padre Las Casas.

Para cortar el mástil, primero habría que deshacerse de la verga mayor y el trece aferrado, arriando y apoyando sobre las bordas para poder cortar las drizas, los amantillos, la ostaga y toda la jarcia de labor y poder lanzar la verga al agua; acto

⁴³⁹ COLÓN, H.(1988). Op. Cit. Cap. XXXIII.

seguido, arriar la gavia hasta cubierta, salvando la cofa por fuera o destruyéndola, y salvando el estay, para hacer la misma operación. El peso de la verga mayor era de unos seiscientos kilos más doscientos de la vela; el peso de la gavia era de unos setenta kilos y el de la vela, cuarenta y cinco.

Una vez lanzadas a la mar las dos vergas, mientras se corta un palo de unos noventa centímetros de diámetro, seguramente reforzado con reatas, es preciso cortar también toda la jarcia fija, o sea, de ocho a diez obenques y dos burdas por banda, más dos estays. El corte de los obenques habría que hacerlo empezando por los de sotavento para poder ir arriando despacio con los de barlovento y evitar la caída violenta de un palo de unos tres mil kilos de peso sobre las bordas, destrozando cuanto cogiese a su paso. Hasta ese momento se habrían arrojado por la borda unos cinco mil kilos, redondeando el peso de obenques, vigotas, etc.

Además, alijó la cubierta de la nao de cuanto se pudo: Colón aún tenía esperanza de salvar la nao logrando flotabilidad positiva a base de desembarcar cosas. Es de suponer que fondeó las anclas, que, entre las cuatro montaban unos mil quinientos quilos; las famosas lombardas, cada una, con su afuste, pesaría entre ciento veinte a ciento cincuenta kilos, y, si estaban a mano y pudo hacerse, vamos a suponer una dotación de cien “pelotas” de piedra, a kilo y medio cada una, serían 150 kilos más; añadamos dos barricas de agua dulce de unos cien litros cada una, algunas vergas de repuesto con unos trescientos kilos y quizá, el fogón, la fragua, la rueda de afilar y algún artefacto más de esta clase y nos darán, como mucho, tres mil kilos más: es decir, en total, sobre un ocho por ciento del arqueo, cifra insuficiente a todas luces.

“Y como todavía las aguas menguasen no se pudo remediar, y tomó lado hacia la mar traviesa, que la mar era poco o nada, y entonces se abrieron los conventos y no la nao”⁴⁴⁰. “pero como las aguas menguaban de golpe, cada rato quedaba la nao más en seco, y así no la pudieron remediar, la cual tomó lado hacia la mar traviesa; puesto que la mar era poca por ser calma, con todo se abrieron los conventos, que son las vagas que hay entre costilla y costilla y no se abrió la nao”⁴⁴¹. “Pero bajando más las aguas, la carabela no pudo moverse por lo que se

⁴⁴⁰COLÓN, C. (2006).Op. Cit. 25 de Diciembre.

⁴⁴¹LAS CASAS, B. (1986). Op. Cit. Cap. LIX.

*ladeó algún tanto y se abrieron muchas grietas y se llenó toda por debajo de agua*⁴⁴². Así relatan los autores el momento en el que Colón vio ya imposible el salvamento puesto que se había abierto el casco y se había inundado la bodega.

En dos de las relaciones se dice que el barco, al menguar las aguas dio de través. Si hubiese varado de proa, es decir, clavando la roda en el arrecife, no hay duda de que la propia inercia del barco (son cerca de doscientas toneladas a un nudo), más la corriente y la marea lo hubiesen revirado hasta atravesarlo a la mar “que era poco o nada”, pero la “Santa María” varó de popa, ya que fue el timón el que chocó y dio la alarma. Luego la componente más fuerte, seguramente la corriente, pivotearían el casco sobre el codaste hasta ponerlo en su dirección, haciéndolo saltar sobre el lomo del banco y desnivelándolo; pero no podemos olvidar que la marea era máxima y que entraba con fuerza del Noreste, luego también colaboró a atravesar el barco de alguna manera.

El hecho de que la corriente corriese hacia el Sureste (dentro de la Bahía) y la marea creciente entrase del Noreste aunque un tanto desviada por la primera restricción de arrecifes, sugieren que la proa quedó en dirección Sur o Suroeste. El rudo movimiento lateral sobre el banco, más el cambio de asiento provocado por el “aligerado” de la cubierta, fue suficiente para que se desgarrase el pantoque, porque se abrieron los famosos conventos o porque se abriesen las costuras de las tracas; en cualquier caso, las torsiones sufridas por todas las piezas que forman el casco fueron suficientes para desencajar las tracas, abrir una vía de agua, inundar la bodega y escorar el casco, aunque la estructura no sufriese, aparentemente.

En resumen, cuando el Almirante “*se fue a la carabela a poner en cobro la gente de la nao*”⁴⁴³, a la que había vuelto el batel con Juan de la Cosa y sus doce o catorce hombres, obligados por Vicente Yáñez Pinzón y la gente de la “Niña”, dejaba sobre el arrecife un casco de madera que, con sus pertrechos, víveres y mercaderías pesaría de doscientas a doscientas veinte toneladas. Las distintas reconstrucciones de las naos dan un calado medio de 2,40 metros, y como la varada se dio muy cerca de la pleamar, como veremos más tarde, suponiendo que la nao iba muy cerca de la

⁴⁴²COLÓN, H. (1988).Op. Cit. Cap.XXXIII.

⁴⁴³COLÓN, C.(2006). Op. Cit. 25 de Diciembre.

plena carga, habría que restarle 0,57 m de marea, como mucho, luego la bodega estaba inundada 1,80 metros, aproximadamente, por encima de la quilla.

- La recuperación de la carga

Colón pasó la noche a bordo de la “Niña”, pues *“como aun quedase mucho de la noche, ni supiesen cuanto duraban los bancos temporejó a la corda hasta que fue de día, y luego fue a la nao por de dentro de la restinga del banco”*⁴⁴⁴. Ahora Colón podría reconocer por vez primera el verdadero estado de la nao, en especial, de la bodega y su contenido, pues todas las operaciones anteriores fueron hechas de noche, no sabemos si a la luz de algún farol, o si no estaba tan nublado y algo se podía ver.

Colón fue a la nao, y Guacanagarí respondió a su petición de ayuda enviando innumerables hombres y canoas para proceder al salvamento de la carga. Con el casco escorado se procedió a sacar cuánto podía ser útil, pero, dada la posición inclinada de la cubierta posiblemente no se pudiesen abrir bien las escotillas, por lo que la nao *“quedó sana como cuando se partió, salvo quese cortó y rajó algo para sacar la vasija y todas las mercaderías...”*⁴⁴⁵. No tenemos la menor referencia sobre la cantidad de víveres que podría haber a bordo de la “Santa María”, pero si son ciertas las cantidades que dice en el “Diario” que les dejó a los cuarenta que quedaban en la Isla equivalían a poco menos de la mitad de lo embarcado, pues llevaban tres meses y medio de viaje desde la salida real de La Gomera.

Es curioso que la única cita de los víveres, más el agua y el vino, corresponde al final del tornaviaje, cuando dice que *“venía el navío con falta de lastre, por haberse alivianado la carga, siendo ya comidos los bastimentos, y el agua y vino bebido...”*⁴⁴⁶. Ahora bien, buena parte de esos víveres van metidos en vasijas de cerámica, como orzas, tinas y hasta tinajas bien grandes y difíciles de manejar, más aún en un casco escorado: el vino (que no era una bebida sino un alimento como otro cualquiera), el vinagre, el aceite, la manteca, la miel, carnes y pescados en aceite, en escabeche y secos, etc., y hay que tener en cuenta que los envases de cerámica pesan, como mínimo, lo mismo que el contenido, cuando no más.

⁴⁴⁴ *Ibíd.*

⁴⁴⁵ COLÓN, C. (2006). *Op. Cit.* 26 de Diciembre.

⁴⁴⁶ *Ibíd.* 14 de hebrero.

Parece que la descarga pudo darse por terminada el día 26, y a partir de ese momento comienza el aprovechamiento de los restos del barco, con vistas a la construcción del Fuerte de la Navidad. Pero el día 2 de Enero de 1493, Colón ordena hacer una escaramuza y tira con una lombarda contra los restos del barco, lo que quiere decir que el casco seguía bastante entero. Como ya hemos expuesto en otro capítulo, el disparo no hizo blanco, pasando la pelota por encima y yendo a caer a la mar.

3. Teoría del pecio de la nao “Santa María”

Pero la conclusión a la que queremos llegar es que había mucha “Santa María” varada en el arrecife cuando, el 4 de Enero, Colón sale definitivamente de la rada del Cabo Haitiano. Quizá se había desmontado una parte del costado que quedaba en alto y la tablazón que fuese posible arrancar del costado semisumergido para facilitar el acceso y la descarga; se habría arrancado buena parte de las cubiertas de la tilla de proa y de la tolda y chupa, así como de la cubierta principal para tener acceso a las botijas de la cala; se habrían cortado el bauprés, el trinquete y el mesana, (estos dos podían ser desmontables, pero era una maniobra difícilísima de realizar sin contar con la verga mayor para trabajar como grúa), pero, como se ha dicho en otro Capítulo, nadie se juega la vida para recuperar maderas ensalitradas, con formas difíciles de aprovechar habiendo allí mismo “*muchos y muy grandes árboles*”⁴⁴⁷.

Incluso con la marea baja, el nivel del agua en la bodega sería de 1,80 a 2 metros, según el estado de la marea; por otra parte sabemos que buena parte de nuestros marineros no sabían nadar, luego no creo que hubiese muchos voluntarios para bucear en una bodega en la que las vasijas se podían haber caído y volcado o estar rotas en cualquier posición. Y, además, a la vista de lo que se encontró allí Colón a su regreso⁴⁴⁸ en Noviembre de 1493, no es aventurado suponer que la desorganización y la anarquía cundieron inmediatamente después de salir rumbo a España y no iba a ser el trabajo de aprovechar lo que quedase del casco de la “Santa María” lo que ocupase el tiempo de ninguno de los treinta y nueve.

Podemos decir que el objetivo físico de este estudio consiste en la localización de una masa de unos veinte metros de largo por ocho de ancho y un

⁴⁴⁷ LAS CASAS, B. (1988). Op. Cit. Cap. LXI. Jueves 27 de Diciembre,

⁴⁴⁸ ÁLVAREZ CHANCA, D. (1984) Op. Cit. Cap. 11, 12 y 13.

espesor de valor variable, según las hipótesis que se manejen. La más probable es que el pecio sea un amasijo de madera, de las dimensiones señaladas y de unos ochenta a cien centímetros de altura, formado por maderas españolas, en general roble gallego, denominado “carballo” y álamo, sin excluir una quilla de quince a veinte metros y, tal vez, lo que quedase de los palos, de madera del norte de Europa, en especial, escandinava. La razón de esta anomalía estriba en que la “Santa María”, antes llamada la “Gallega,” habría sido construida probablemente en Bayona de Galicia, por encargo de su propietario, armador y maestro en este viaje, el más tarde famoso cartógrafo cántabro, residente en el Puerto de Santa María, Juan de la Cosa.

Junto a la masa de madera hay otro elemento muy importante para la identificación del pecio, que son el lastre fijo y el móvil, tema que ya quedó explicado en el Capítulo dedicado al barco. Cuando se nota que el barco no asienta correctamente es que falta peso. Es lo que hizo Colón en el tornaviaje, cuando sintiendo que venía el navío con falta de lastre, *“el remedio que para esta necesidad tuvo fue, cuando hacerlo pudieran, henchir las pipas que tenían vacías de agua y vino, de agua de mar, y con esto en ella se remedaron”*⁴⁴⁹. Si, como parece ser, la “Santa María” fue construida en la Ría de Vigo, el lastre fijo que encontraremos serán cantos rodados de granito o cuarcitas gallegos.

Y se hace preciso analizar las distintas posiciones que pudo tomar el casco tras ser arrancado del arrecife por cualquier temporal, dada que la poquísima profundidad que había en los alrededores, de cinco a nueve brazas, o sea, menos que la longitud de la quilla, facilitaría determinadas posiciones mientras que prácticamente eliminaría otras.

La mayor probabilidad de temporales son los que vienen del Norte o Noroeste, luego también la mayor probabilidad es que el casco, salvo que se partiese en dos, cayese hacia el Sur o Sureste. Existe la posibilidad de que el casco se partiese en dos y cayese la mitad, más o menos, a cada lado del banco, pero, aunque todo es posible, no es probable.

En las Figuras 5, 6, 7, 8 y 9 hemos esquematizado las distintas posiciones que podría tomar el casco.

⁴⁴⁹ COLÓN, C. Op. Cit. 14 de hebrero.

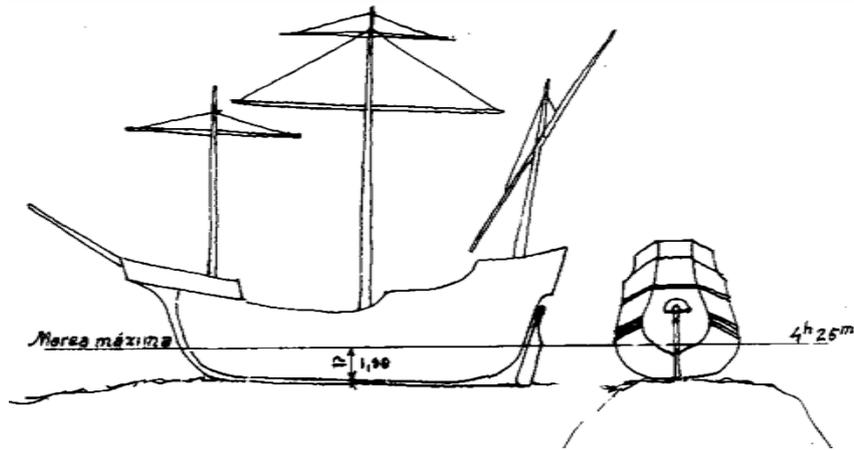


Fig. 5 Esquema de la varada entre las 3h 30m y 4h 25m del día 25 de diciembre de 1492.

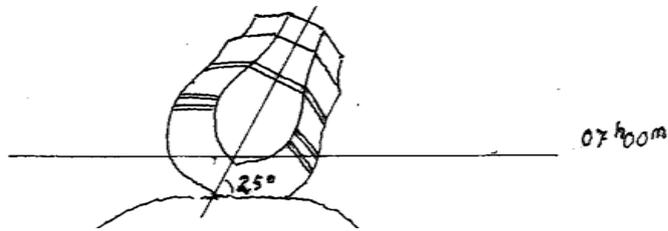


Fig. 6 Posición teórica de la Nao a 7horas con la marea bajando, cuando llegaría Colón desde la Niña

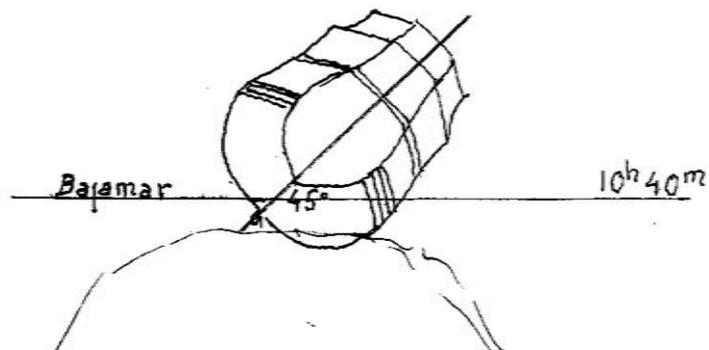


Fig. 7 Posición teórica del casco en la primera bajamar del día 25 de diciembre de 1492

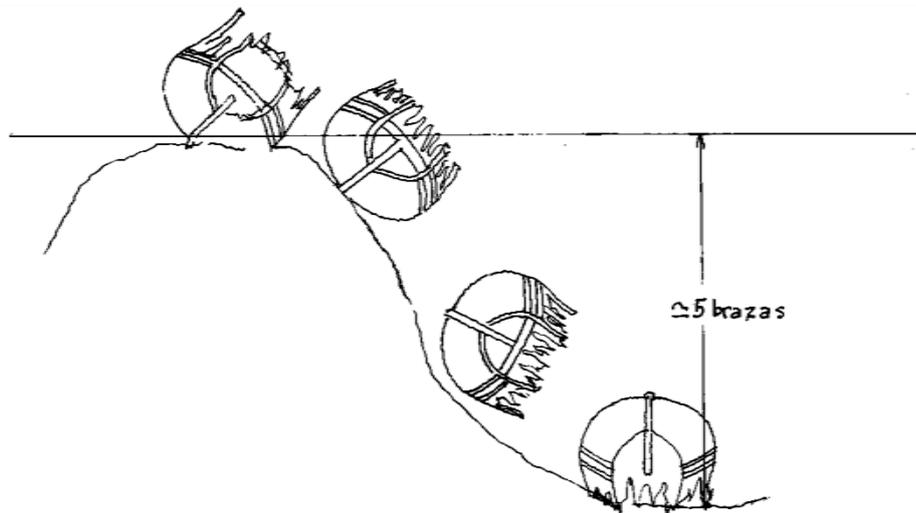


Fig. 8 *Movimiento teórico de los restos del casco tras ser arrancado del arrecife y hundirse a un máximo de 5 brazas, máxima profundidad señalada en las sondas de mapas posteriores.*



Fig. 9 *Otras posiciones posibles de los restos del casco.*

La caída, de proa o de popa, quedando inclinado el casco apoyado contra el banco, es posible, pero al ser mayor la eslora, incluso sólo la quilla, que la profundidad, se habría dado una posición de gran inestabilidad que se habría resuelto cayendo hacia un costado.

El descenso en posición “normal”, es decir, casi adrizado, inundándose por igual, hasta apoyar la quilla en el fondo y mantenerse así sobre el fango o la arena, se podría haber alcanzado sin dificultad, ya que si se había desmontado la cubierta, no había lugar donde se formasen cámaras de aire que diesen una flotabilidad positiva, aunque fuese momentánea, haciendo revirarse al casco hasta que se llenase del todo de agua; en esta circunstancia y en el supuesto de que se hubiese desmontado toda la tolda y parte de la cubierta principal, la altura del casco sería la del puntal de trazado o poco más, menos de cuatro metros, altura suficiente para que todo el pecio quedase bajo el agua, incluso en marea baja; no parece probable, no obstante, porque la posición de partida es con el casco escorado sobre una banda y veo muy difícil que

un fortísimo golpe de mar arrancase el casco de su asiento, lo adrizase y empezase a sumergirse en esa posición.

La misma situación, o muy parecida, se daría si el casco, al ser arrancado del arrecife hubiese “rodado” materialmente y se hubiese hundido hasta quedar quilla arriba; aquí si se podrían haber formado cámaras de aire, pero, sobre todo, sería el casi seguro desprendimiento del lastre de su alojamiento en la sentina, que podría haber alterado la posición de caída, pero el movimiento, si lo hubo, tuvo lugar en tan corto espacio y tiempo, que lo más probable es que el lastre se desprendiese de la argamasa al golpear todo el casco contra el fondo, creando la verdadera pluma de contaminación, junto al resto de objetos que pudieron quedar a bordo. En este caso, la quilla habría quedado a unos cuatro a cinco metros sobre el fondo.

La posición de costado es la que queda por analizar y es la más probable; el casco, comportándose como se ha dicho en los dos casos anteriores y dado el poco espacio que proporciona la escasa profundidad, probablemente desciende y se apoya en el fondo de costado, con el lógico desprendimiento del lastre y la caída de cuanto objeto estuviese suelto en el interior, pero dentro del casco, sin excluir que alguna parte saliese afuera por la inexistente cubierta. En este caso, la altura alcanzada por el pecio sobre el fondo sería la de la manga máxima, entre 7 y 8 metros, también suficiente para velar incluso con la mayor bajamar.

Hasta ahora hemos visto como ha llegado al fondo el casco de la “Santa María”, o lo que quedaba de él. Ya hemos visto que desde el disparo de la lombarda el 2 de Enero de 1493, no vuelve a citarse su existencia y ni siquiera el Dr. Chanca⁴⁵⁰ hace la más mínima referencia a algún resto, que no sean los encontrados en tierra, por lo que debemos suponer que los únicos agentes que pueden haber influido en su estado o en su posición son los naturales, pues los infelices tainos no iban a ir al pecio para recoger madera inútil.

De toda la cartografía analizada, sólo tiene sondas la dibujada a partir de 1.700, fecha en la que Francia se hace presente allí por el Tratado de Ryswick⁴⁵¹; hasta ese momento, el Primer Hito de España en América, ha ido difuminándose

⁴⁵⁰ ÁLVAREZ CHANCA, D. Op. Cit. Cap 11.

⁴⁵¹ La Paz de Ryswick entre Francia y la Liga de Augsburgo, firmado en 1697, le costó a España, entre otras cosas, la división de la Isla Española de la que nacerían un siglo más tarde las Repúblicas de Haití y de Santo Domingo.

hasta desaparecer. Los mapas no sitúan el Fuerte de Navidad, y, como desde 1608 y tras un siglo de triste y anodina trayectoria dejó de existir la ciudad de Puerto Real, tampoco se hacen mapas terrestres ni cartas marinas; por eso tenemos que recurrir a la cartografía del siglo XVIII para saber que en las inmediaciones de la restringa en la que varó Colón había entre cinco y siete brazas, es decir de nueve a trece metros de agua. En los grandes temporales, la fuerza de la ola puede mover aguas bastante profundas, pero, en este caso, los mismos “Derroteros” nos avisan de que la existencia de tantos arrecifes dentro de la rada de Cabo Haitiano, hacen disminuir extraordinariamente la fuerza de la mar, a lo que se añade el hecho de que el pecio, probablemente, está hacia dentro de la restringa, es decir, un poco más protegido.

Aunque para el estudio geomorfológico hemos utilizado fundamentalmente la información procedente de Moreau de Saint-Mery, basta comparar las paleobahías de los mapas de Colón, de Juan de la Cosa y de Morales con los primeros del siglo XVIII para ver que, también en los siglos XVI y XVII, hubo una acreción y una colmatación notables.

La hipótesis, ahora es que estando sumergido el pecio, hace cinco siglos, a una profundidad entre nueve y trece metros de agua (y, posiblemente, menos), el vertido de material terrígeno procedente de las frecuentes inundaciones, pudo ir colmatando lentamente el espacio entre la línea de playa y la restringa, que hoy ni siquiera se ve, y, a la vez, rellenando poco a poco, con el material más fino que puede meterse por todas las rendijas los huecos del pecio, impidiendo que el peso de los derrubios que pudiesen acumularse por encima terminase por hundir la estructura del costado o del pantoque, pues esta circunstancia no podría darse en el caso de que el casco hubiese quedado con la quilla en el fondo.

En cualquier caso y a la vista de la progradación de la costa no hay duda de que los restos de la nao, forman un amasijo de maderas y fango de unos veinte metros de largo por siete de ancho y una altura de entre uno y dos metros como máximo, y están a unos nueve metros bajo tierra, seguramente, a la mitad.

CAPÍTULO IX

LA ÚLTIMA SINGLADURA DE LA NAO “SANTA MARÍA”

- 1. El día de Nochebuena de 1492**
- 2. La noche de Nochebuena de 1492**
- 3. La varada**
- 4. El intento de salvamento**
- 5. La carabela "Niña"**
- 6. La descarga**
- 7. La situación del punto de varada**

CAPÍTULO IX

LA ÚLTIMA SINGLADURA DE LA NAO “SANTA MARÍA”

El Domingo 23 de Diciembre, Colón se encontraba fondeado a una legua de tierra, más o menos, en la Mar de Santo Tomé o Santo Tomás, que de las dos maneras lo escribió Fray Bartolomé, y que hoy se denomina Bahía de Acul, (Figura nº1) sin poder salir de allí para ir a cumplimentar *“a aquel Señor que lo avía enviado a rogar y convidar, por falta del viento; pero envió, con los tres mensajeros que allí esperaban, las barcas con gente y al escribano”*.⁴⁵² El escribano era Rodrigo de Escobedo, natural de Segovia, escribano de la armada y de la nao “Santa María”, e investido con *“todos los poderes que de los Reyes tenía,”*⁴⁵³.

El escribano había ido en las barcas con gente de la “Santa María”, entre los cuales debería encontrarse alguno de los indígenas que traían de Cuba, que ya hablarían algo de castellano y esto les permitiría “haber lengua” con más facilidad. Pasaron alrededor de la Punta o Cabo Santo, y a la vuelta, informaron al Almirante de que la “ciudad” era *“la mayor y más conçertada de calles que otras de las passadas y halladas hasta allí, la cual diz que es de parte de la Punta Sancta al Sueste quasi tres leguas”*⁴⁵⁴. El cacique había ido a verlos, habían sido agasajados espléndidamente y aunque les rogaban que se quedasen hasta el otro día, cuando decidieron volver a las naves *“venieron con ellos mucho del camino, trayéndoles a cuestras lo qu’el cacique y los otros les avían dado hasta las barcas, que quedavan a la entrada del río.”*⁴⁵⁵.

En todos los textos figuran las palabras de como dejaron las barcas en la entrada de un río, que debía estar muy cerca del poblado con el lógico fin de tener el agua dulce lo más próxima posible; allí fueron a buscar las barcas cuando hubieron

⁴⁵² COLÓN, C. (2006). Op.Cit. 23 de Diciembre.

⁴⁵³ Ibídem. 2 de Enero de 1493.

⁴⁵⁴ Ibídem. 23 de Diciembre.

⁴⁵⁵ Ibídem.

acabado su visita y agasajo en el poblado. Este se encontraba casi tres leguas al Sueste de la Punta Santa y entre cuatro y cinco leguas del Puerto y Mar de Sancto Tomás, según Las Casas⁴⁵⁶, distancias que resultan correctas al llevarlas sobre el mapa. Cuando llegaron, ya de noche, relataron lo sucedido y, como en todos los casos, tanto a la ida como a la vuelta, hay que suponer que habrían ido sondando y marcando donde estaban los bajos, tomando referencias entre ellos para poder pasar con marea alta. ¿Se vería la Luna creciente, cuya edad era 13?

1. El día de Nochebuena de 1492

El lunes, 24 de Diciembre de 1492, fecha del Calendario Juliano, se nos dice que “*antes de salido el sol, levantó las anclas el viento terral*”⁴⁵⁷; aquí hay un error evidente de Fray Bartolomé o del copista, pues ningún viento, sea terral o no, levanta anclas: falta la preposición “con” para que el “levado” sea “con viento terral”. Y el error ha de ser de Fray Bartolomé, pues Colón habría escrito “levanté”. El orto del Sol en ese día fue a las 6 horas y 39 minutos y el ocaso de la Luna sobre las 3 horas 15 minutos, es decir, que los preparativos para la salida de la Mar de Santo Tomé, disponer los remolques y embarcar, se hicieron en la oscuridad, aunque debemos suponer que, verdaderamente, se zarpó y se comenzó ya con la aurora la maniobra de pasar por la canal junto a tierra, tan espléndida y minuciosamente descrita al final de los acaecimientos del día 24⁴⁵⁸.

En el “Diario” se dice que “*estaba surta çerca de una legua de tierra*”⁴⁵⁹, aunque no sabemos en qué dirección: para situarse a una legua de tierra hay que fondear entre Punta Luneta y Punta Maho (Fig. 1), donde hay unos cuarenta pies de fondo y es el único punto que se encuentra a esa distancia del fondo de la bahía y cerca de la bocana. Una vez que salieron y puestos en franquía, permanecieron a una legua de Punta Santa que, “*hasta pasado el primer cuarto, que serían onze oras de la noche, acordó echarse a dormir...*”. Esta frase es un tanto equívoca en el sentido de que si las guardias eran de cuatro horas, esta última guardia del día 24 había empezado a las 8 de la tarde y sería relevada a las 0 horas del día 25. Si el “cuarto” es el trozo de guardia entero, como denominación genérica, no había pasado el

⁴⁵⁶ LAS CASAS, B. (1986).Op .Cit. Cap. LVIII. Pág. 275.

⁴⁵⁷ COLÓN, C.(2006). Op. Cit. 24 de Diciembre.

⁴⁵⁸ Ibídem. 24 de Diciembre.

⁴⁵⁹ Ibídem .23 de diciembre.

primer cuarto, pues eran las once de la noche, cuando Colón decidió echarse a dormir.

En el Capítulo anterior se ha esbozado la idea de cuál era, para Colón, la Punta o Cabo Santo. Navarrete⁴⁶⁰ dice que es “la ahora llamada San Honorato”, y Guillén lo acepta. Esta Punta San Honorato que aparece en algunos mapas franceses, aunque no en todos, si lo está en la Carta Norteamericana de 1941, pero no en las posteriores. Es Pointe Labadie (Mapas nº 14 y 89), en los mapas actuales, incluido el UTM de 1958. El Almirante la había bautizado como Cabo de Torres, pero no es la que señaló como Punta Santa. El 19 de Diciembre, uno de los pocos días en los que aparecen numerosas anotaciones geográficas, milagrosamente respetadas por las tijeras de Las Casas, Colón puso nombre al Macizo tras el cual se encuentra la Ciudad de Cabo Haitiano, Cap Haïtien o Guarico en los tiempos coloniales, llamándolo Monte Caribata o Caribatán⁴⁶¹ ; unas líneas antes nos había dicho que “del cabo de Torres al leste, quarta del sueste ay 60 millas hasta una montaña más alta que otra que entra en la mar, y pareçe desde lexos isla por sí, por un degollado que tiene en la parte de tierra...”⁴⁶².

Colón venía viendo este Monte Caribata desde bastantes millas al Oeste, pues llevaba un día y una noche enteros voltejeando para intentar entrar en algún puerto a lo largo de la canal, “golfo” lo llama Colón⁴⁶³, entre La Isla Tortuga y la Española hacia el Leste sin lograrlo por el viento de Levante y es evidente el error del copista al decir 60 millas, que hubiesen llegado casi a Isabela, cuando no son más que seis. Colón estaba viendo el llamado Monte Caribata, que es la Morne Haut du Cap, formada por la Morne Cabanne de 813 metros, a su NE otra Morne sin nombre de 600 metros y, saliendo de ella, la que se denomina Punta Picolet, la cual descende desde una morne de 250 metros hasta la mar, en dirección NE. (Mapa nº 90).

Seguramente Colón no estaba viendo la Punta San Honorato por su proyección contra el conjunto del macizo; la Punta San Honorato cierra al norte un pequeño ancón en el que termina la restringa que hay frente a Puerto Francés, detalle que recogió en el “Diario” al final del día 24, después de verlo al salir de la Mar de

⁴⁶⁰ FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, M. (1954) Op. Cit. Tomo I. pág. 138. Nota 1.

⁴⁶¹ COLÓN, C. (2006) Op. Cit. 19 de Diciembre.

⁴⁶² *Ibidem* .

⁴⁶³ *Ibidem* .

Santo Tomás: “...y al pie del Monte Caribatán, de la parte del güeste, ay un muy buen puerto y muy grande”⁴⁶⁴; pero, antes, al final del día 23, ya había bautizado este promontorio como Punta Santa, y que lleva la apostilla de Las Casas de “*Esta Punta Santa no la ha nombrado hasta agora*”. Interpretamos, pues, que Cabo Santo o Punta Santa, es el monte (Morne du Haut) que termina en la Punta Picolet, en sentido amplio y no, la propia Punta.

El Domingo 23, “quando envió las barcas a aquel rey, habían passado al leste de la dicha Punta Sancta bien tres leguas y media y avian visto los marineros toda la costa y los baxos que ay desde la dicha Punta Sancta al leste sueste, bien tres leguas y vieron por donde se podía passar , lo que todo este viaje no hizo”⁴⁶⁵ . Si las barcas hubiesen ido realmente al Leste desde Punta Santa habrían pasado por fuera de la primera restringa y habrían llegado entre Montecristi y el Cabo de la Sierpe; con haber ido al EsteSurlleste habrían llegado a la ensenada de Caracol, por fuera de la segunda restringa; esto no tiene ningún sentido, luego hay que interpretarlo de otra manera. ¿Llevaban las barcas alguna aguja de marear para saber que iban al EsteSurlleste? O, más bien, ¿siguieron aguas como pudieron a las canoas indígenas y vieron que, más o menos, iban hacia el Surlleste?

Habían pasado en dirección “al sueste quasi tres leguas”, por dentro de la restringa, bogando en un batel por aguas desconocidas, aunque navegasen siguiendo aguas a las canoas de los indios, a los que debemos suponerles un perfecto conocimiento de los bajos y pasos, pero en el mismo “Diario”, a continuación, se nos dice que “Y como las canoas andan mucho de remos, fuéronse delante a hazer saber al caçique qu’ellos llamavan así”⁴⁶⁶ lo que nos lleva a una sospecha: ¿Iban las barcas a vela?. Puede ser, porque esas embarcaciones estaban preparadas para eso y todas disponían del aparejo necesario para arbolar un palo y, a veces, dos, a pesar del viento de levante; estas pequeñas embarcaciones ceñían lo suficiente, pero entonces habría que pensar en que buena parte del viaje lo hicieron solos. Sin embargo, este recorrido tenía un fin exploratorio, luego debería hacerse con cierta calma, observando bajos, sondando continuamente y buscando los pasos de la restringa para poder guiar al día siguiente a los barcos, conjunto de misiones que requiere cierta

⁴⁶⁴Ibídem . Lunes 24 de Diciembre,

⁴⁶⁵Ibídem . Martes 25 de Diciembre,

⁴⁶⁶Ibídem . Domingo 23 de Diciembre.

concentración y que nos lleva a pensar que no se hizo a vela ni siquiera la primera legua del recorrido sino todo a remo y despacio.

Vamos a suponer que el viaje ocupó tres, incluso, cuatro horas largas de boga y también vamos a aplicar una pequeña reducción al recorrido, dejándolo en tres leguas como mucho; en el párrafo anterior del “Diario” se dice “*y habían visto los marineros toda la costa y los bajos que hay desde la dicha Punta Santa al Leste Sueste bien tres leguas*”⁴⁶⁷. Como puede verse en la Figura 2, el trazado de este rumbo pasa lo suficientemente cerca de la costa actual como para que pueda ser observada con cierto detalle, a pesar de la media milla de resguardo que se ha tomado.

Conviene hacer una aclaración sobre la salida de la Mar de Santo Tomás y las detalladas instrucciones que recoge en el “Diario” el día 24. Probablemente Colón entró en Acul por lo que hoy figura en las cartas como el “Limbé Channel” (Figura 2), seguramente, o por el “Middle Channel”⁴⁶⁸, poco probable, (Figura 2 y Mapa nº 14), y, aunque da todas esas magníficas instrucciones para la entrada (Mapa nº 91), es casi seguro que lo hiciese a remolque de los botes, como medida muy lógica de seguridad porque tenía, sistemáticamente, vientos de Levante. Es posible que, si a la llegada arribó con un viento suave del Norte o Noroeste que le fuese llevando poco a poco sobre la canal sondada por las barcas hasta dentro de la Mar de Santo Tomás, sea cierta su entrada navegando, pero no lo creo, pues era demasiado riesgo en una costa desconocida. Pero, otra cosa es la salida.

El tiempo que estuvieron fondeados en Santo Tomás, ¿Estuvieron las embarcaciones recorriendo toda la bocana sin parar de sondar? Incluso conociéndolo, no creo que hubiese intentado salir por el llamado hoy “East Channel”, porque era muy probable que el Monte Caribatán le quitase el poco terral que hubiese, y en esas desconocidas aguas, llenas de escollos, más valía no arriesgarse a un grave accidente y salir de Santo Tomás a remolque, cosa que, por otra parte, era completamente normal en las proximidades de cualquier costa.

Hay en el texto un dubitativo “*pareció que avía entrada a tiro de dos lombardas de la Amiga, y al pie del Monte Caribatán, de la parte del güeste, ay un*

⁴⁶⁷ Ibídem . Martes 25 de Diciembre.

⁴⁶⁸ Carta Náutica nº 26142. USA. 1984.

muy buen puerto y muy grande”⁴⁶⁹. El puerto es Puerto Francés, (Mapa nº 14), que Colón no llegó a reconocer, pero, en cambio, esta anotación nos va a servir para tomar una medida, como todas en esta historia, aproximada. Para entrar a Puerto Francés desde Acul, hay un paso entre la Pointe des Trois Maries y un arrecife situado al NE1/4N de la Punta, y que mide de seiscientos a setecientos metros; desde la Isla Amiga, la distancia hasta la boca del paso son unos 1.100 metros, de donde podemos deducir que el alcance medio de una lombarda era de 600 a 700 metros, todo partiendo de que “*y esta restringa se llega a la Amiga un tiro de lombarda*”,⁴⁷⁰ y “*entr’ellas pareçió que avía entrada a tiro de dos lombardas de la Amiga*”,⁴⁷¹ de 1.000 a 1200 metros.

Es seguro que el Domingo las barcas fueron y volvieron, junto con las canoas de los indios, por el camino más corto y más seguro, que era, y sigue siendo, la canal pegada a tierra, aunque sea preciso ir a remolque o a remo, como, seguramente, iba la “Niña”; Colón sabía positivamente que no podía acercarse a una costa peligrosa y desconocida a merced del viento, luego, si decidía salir navegando de la Mar de Santo Tomás, para llegar a Punta Santa, tenía que mantenerse a “*una buena legua afuera*”, por lo menos, de la isla de Ratas: si unimos ese punto, “una buena legua afuera” desde la Isla de Ratas y la posición “sobre la Punta Santa”, vemos que el rumbo es directo, en el supuesto de un viento favorable y constante, que no podía ser el levante casi permanente que habían tenido y que debía haber amainado casi por completo; se mantendría así a algo más de una legua de tierra y se situaría también “*sobre la Punta Santa*”, en una posición compatible con los conceptos expresados.

Es decir, podemos situar a la “Santa María”, (Figura nº 2), en el arco comprendido entre el Norte y el Noreste de la punta, y, la legua la vamos a medir de dos formas, una, haciendo centro en la punta de contacto con la mar, y la otra, en el centro del monte, tal y como suponemos que estaba viendo Colón la panorámica, teniendo en cuenta la referencia que podía dar el pico.

De las dos posibilidades de llegar a ese sector “sobre la Punta Santa”, me inclino por la primera, la de salir a remolque de las barcas hasta quedar en franquía a la altura del Cabo de Torres, o Punta Labadie, al Norte de Puerto Francés, y, desde

⁴⁶⁹ Ibídem 24 de Diciembre.

⁴⁷⁰ Ibídem 24 de Diciembre

⁴⁷¹ Ibídem 24 de Diciembre

allí, seguir por sus medios, por escaso viento que hiciese, hasta esa especie de “posición de espera”, a la que llegó alrededor del mediodía y de la que no se movió, prácticamente; es más, creo que Colón estaba, dentro de ese sector, en una posición más hacia el Oeste, porque no sabía lo que tenía enfrente, a pesar de la información de los marineros, e interpretaba el “sobre la Punta” cuando creyese que la tenía por el través; a partir del eje del promontorio, con las dos cimas citadas, alineadas, más o menos, Colón habría dicho “doblando, o pasando, o montando la Punta Santa”.

Por otra parte, quizá Colón estuviese esperando una racha de viento adecuado para salir de esa zona de espera hacia el Leste o el Norleste para intentar llegar al llamado “Civao”, olvidándose de visitas de cortesía y alcanzar, directamente, las presuntas minas de oro, basándose en la información que ya habían recibido de los indígenas⁴⁷² y pensando, con razón, que no debían estar demasiado lejos. Y, tal vez, en el fondo de su corazón, también, estuviese esperando la vuelta de Martín Alonso Pinzón con la “Pinta”.

2. La noche de Nochebuena

A las nueve de la noche del día 24 de Diciembre la nao “Santa María” se encontraba a una legua de Punta Santa⁴⁷³, “sobre la cual”, dice concretamente. ¿Cómo interpretar este término, “sobre la cual”? En principio significaría una circunferencia de una legua de radio y con centro en la Punta Santa, y cualquiera de sus puntos estaría “sobre la cual”. Pero podemos restringir ese espacio hasta dejarlo reducido al sector sobre el que se encuentra el eje de la Punta y poco más: desde que se ve claramente la forma de la Punta hasta que se está sobre el eje de la Punta con la Morne. Es la zona señalada como 3 en la Figura 3.

Colón llegó a esa posición alrededor de mediodía, luego “*hasta pasado el primer cuarto, que serían onze horas de la noche...*”⁴⁷⁴ habían transcurrido unas dieciocho horas desde que levaron en Santo Tomás, de las que las siete, quizá, las ocho primeras, habrían sido de durísimo remolque con las embarcaciones de a bordo, con los cabos de remolque más bien cortos para poder cobrar inmediatamente si una racha inesperada de viento desviaba la trayectoria de la nao y con las anclas listas para ser fondeadas con igual rapidez pues aquí sí habían detectado que había entre

⁴⁷² Ibídem. Días 22, 23 y 24 de Diciembre.

⁴⁷³ Ibídem .

⁴⁷⁴ Ibídem 25 de Diciembre.

seis y diez brazas de fondo; podemos asegurar que, alrededor del mediodía, era seguro que la tripulación estuviese agotada, tanto por el esfuerzo físico como por la tensión mantenida.

No hay en estos párrafos ninguna alusión al viento, pero podemos suponer que había muy poco pues apenas se movió el barco del sitio y, pocas horas después, la calma era total, hasta quedar la mar como una escudilla. En esa posición en la que no podían fondear por la gran profundidad que allí hay, debieron estar con la mínima vela flameando para aprovechar cualquier racha, sin que los síntomas de un inmediato cambio de tiempo fuesen detectados por ninguno de los marinos profesionales, con lo que se debió relajar notablemente la guardia a costa de ofrecer el máximo descanso a la tripulación, y, también, con vistas a la celebración de la “Noche Buena de la Navidad”, como escribía Fray Bartolomé.

Hay un párrafo anterior *“Y tenía por cierto que si aquella fiesta de Navidad pudiera estar en aquel puerto, viniera toda la gente de aquella isla, que estimara por mayor que Inglaterra, por verlos”*⁴⁷⁵. Si Colón tenía tanto interés en reunirse con el cacique, ¿Por qué no siguió a remolque, después de una comida y un merecido descanso, hasta fondear lo más cerca posible del poblado? ¿Tuvo miedo Colón de celebrar la Nochebuena en tierra, rodeados de indígenas, que tenían algo de oro y, sobre todo, mujeres?

Hay que pensar que la autoridad de Colón, discutida a bordo en varias circunstancias, tenía el apoyo de los Pinzón, y, hasta ahora, de Juan de la Cosa y de los acompañantes designados por los Reyes, pero, en materia de moral, para la circunstancia, casi segura, de un abuso generalizado de las mujeres indígenas, no había a bordo ningún clérigo, secular o regular, que pudiese hacer valer su autoridad espiritual, porque, sorprendentemente, no se incluyó ni uno en este viaje de Descubrimiento. Quizá esa sea la razón última de esa inexplicable espera, que condujo a ¿celebrar? la Nochebuena a bordo y no en tierra. En algunas ocasiones anteriores, nos dice el Almirante que cantaron la Salve, pero, precisamente, en estas fechas tan señaladas, no hay la menor alusión al más mínimo acto religioso.

Colón se fue a dormir *“sobre las once de la noche”*, según el “Diario”, *“una hora antes de medianoche”*, según Hernando y que *“sería a las once de la noche”*,

⁴⁷⁵ Ibídem 23 de Diciembre

según Fray Bartolomé. “*Corriendo las aguas*”, “*las aguas que corrían*” o “*las corrientes de la mar*” llevaron la nao.... La primera observación es que la “Santa María” no varó sobre las doce de la noche, a pesar de la frase de Las Casas⁴⁷⁶, porque lo que se deduce del texto, con toda claridad, es que a esa hora, viendo dormido al Almirante, y que la mar estaba en completa calma, el jefe de la guardia, al parecer, Juan de la Cosa, estaba durmiendo y el marinero timonel, que, a pesar de la prohibición expresa del Almirante entregó la caña del timón a un grumete, también se fue a dormir; y más gente que no se nombra.

Una guardia de mar está formada, aproximadamente, por la tercera parte de la tripulación profesional, y todos, absolutamente todos, se debieron ir a dormir, menos el pobre grumetillo, a quien hay que suponer, tratando de no caerse, rendido de sueño, sobre los cuatro metros de caña del timón y sin lograr ver con claridad el rumbo a la débil luz de las lantias⁴⁷⁷ que iluminaban las agujas. ¿Cuánto tiempo pasó hasta la varada?

A las 21 horas 43 minutos del día 24 de Diciembre comenzaba la marea creciente desde -13,58 centímetros, con respecto al nivel medio del Océano, y que alcanzaría una altura de +54,75 centímetros a las 4 horas 43 minutos. La Edad de la Luna era 14, el ocaso de la misma sería a las 4 horas y 25 minutos y el orto del Sol iba a ser a las 6 horas y 38 minutos. El ocaso del Sol correspondiente al día 24 había sido a las 17 horas y 30 minutos, es decir, que si estaba encapotado, antes de las 6 de la tarde estaba totalmente oscurecido.

No hay más remedio que pensar que había una notable cerrazón en el cielo, pues una Luna llena en el trópico es un espectáculo por su enorme capacidad de iluminación, salvo que las nubes impidan verla. Tras la puesta del Sol, la luz desaparecería en menos de treinta minutos, o sea, sobre las 18 horas, pues ya se sabe que los crepúsculos se acortan cuánto más cerca se está del Ecuador. A esta hora se supone que se aferrarían todas las velas, con más razón, no estando fondeados; ¿Se llegaría a izar la verga mayor con el treo aferrado o quedó trincada a poca altura para dejar paso por la cubierta pero lista para ser largada con toda rapidez?

⁴⁷⁶ LAS CASAS, B. (1986). Op, Cit. Cap. LIX.

⁴⁷⁷ Lamparillas de aceite con las que se iluminaba el interior del armario en el que iban las agujas magnéticas, luego llamado de “bitácora”.

El hecho insólito es que, desde la hora en que comenzó a subir la marea, a las 21 horas 43 minutos, nadie, absolutamente nadie, ni siquiera el Almirante, que aún tardó hora y media en irse a dormir, se diese cuenta de que el barco se estaba moviendo muy lentamente, aunque sólo fuese por la situación relativa de cualquier punto en tierra, como podía ser la posición de la masa de la Punta Santa, precisamente hacia el Sur, en la zona, teóricamente más iluminada del horizonte a pesar de la cerrazón, pues aún faltaban varias horas para el ocaso de la Luna; y a esa hora, según los textos, estaban despiertos el Almirante y todos los demás.

Pero también hay que pensar en que a las doce de la noche, entraría de guardia la que hoy se llama de “media”. ¿Era ésta la guardia de la que era jefe Juan de la Cosa?. O ¿es que ni siquiera hubo relevo de guardias, tras esa Nochebuena?; porque, si, realmente, se fueron a dormir antes de la media noche quienes tenían que despertar a la guardia siguiente, queda perfectamente justificado todo el desastre que vino. ¿Quién volteó las ampollitas de los relojes de arena? ¿Quién dio las cuatro campanadas dobles correspondientes a la media noche?. El único que podía acostarse cuando le petase era el Almirante, y, quizá, los acompañantes con cargos civiles, que no harían ninguna clase de guardia de mar.

3. La varada

Todos los textos, que, al fin y al cabo, nacen del mismo, señalan que “*y vían que era calma muerta y la mar como en una escudilla*”⁴⁷⁸. Es muy posible que la mar estuviese especular, aun cuando se pudiesen ver en la distancia algunas insignificantes rompientes debidas a la fosforescencia tropical y no a la inexistente iluminación de la Luna; otro tanto sucede con el sonido de estas rompientes: desde luego en la mar, y en especial de noche, en una costa carente de todo ruido ambiental, el sonido se transmite mejor y más lejos que de día y en tierra, pero la frase “*Los quales, puesto que fuesse de noche, sonavan que de una grande legua se oyeran y vieran*”⁴⁷⁹, tiene su mucho de exageración; la que si es lógica es la siguiente explicación: “*el moço, que sintió el gobernalle y oyó el sonido de la mar, dio voces, a las cuales salió el Almirante...*”⁴⁸⁰. Probablemente, el grumete también estaba dormido y es muy posible que el golpe del timón lo lanzase por la cubierta de la

⁴⁷⁸ COLÓN, C. (2006). Op.Cit.25 de Diciembre.

⁴⁷⁹ *Ibidem*.

⁴⁸⁰ *Ibidem*.

tolda, momento en el que, por supuesto, empezó a escuchar el ruido del agua contra el casco y contra los escollos que no velasen y que pudiesen estar por la proa y los costados.

Pero dejemos a la “Santa María” y a la “Niña” en esa especie de posición de espera forzosa y veamos que fuerzas podían actuar sobre ellas. Si no había viento en absoluto, sólo podían ser las corrientes y la marea. (Figura 4).

Los derroteros nos dicen que la corriente general va de Leste a Oeste, con una rama principal y otras secundarias que viran al Sureste y que la principal penetra en la Bahía por el Placer de los Siete Hermanos, al Oeste de Montecristi. Los valores medios de las distintas ramas que se forman entre los arrecifes de la rada están, entre 0,75 y 1 nudo.

La marea se presenta del Norleste y debió ser una marea muy fuerte y no sólo en altura sino en energía, al corresponder a una marea máxima de equilibrio, con régimen predominante semidiurno, con pleamares y bajamares de distintas alturas; pero, por otra parte sabemos que la mar estaba como una escudilla, luego estaría haciendo poca fuerza, quizá, entre 0,10 y 0,25 de nudo.(Figura 5).

Se sabía que el poblado de Guacanagarí estaba tres leguas al Sureste, luego, es de suponer que se estaría gobernando al Sureste aunque la calma fuese total. Sabemos que un barco sin gobierno toma en pocos minutos la velocidad de la corriente que lo arrastra, por lo que podemos suponer que la “Santa María” se estaba moviendo hacia el SE con una velocidad cercana al nudo y con un abatimiento por la presión de la marea, entre 0,10 y 0,25 de nudo. Nunca sabremos cuándo se durmió el grumete; quizá, entre cabezadas enderezara algo el rumbo intentando mantener el SE, mientras la “Niña”, media legua a barlovento, seguía aguas un tanto por la popa o, incluso, siendo más marinera que la nao, podía ir por su través, porque, además si la calma era total, ¿Dónde estaba barlovento? Hay que suponer que a levante, pues la frecuencia de vientos de esa dirección era la habitual. En cualquier caso, la “Niña” se encontraba en la misma circunstancia que la “Santa María”, pero con un maestre despierto y atento, si es que Vicente Yañez Pinzón no estaba bien cerca del timón.

¿A qué hora varó la “Santa María”? Como hemos dicho, la pleamar iba a ser a las 4 horas y 43 minutos; desde que se vara, se dan órdenes que no se ejecutan y

*“Quando el Almirante vido que se huían y que era su gente, y las aguas menguaban y estaba ya la nao la mar de través, no viendo otro remedio mandó cortar el mástel y alijar de la nao todo cuanto pudieron para ver si podían sacarla. Y como todavía las aguas menguasen, no se pudo remediar, y tomó lado hazia la mar traviesa, puesto que la mar era poca o nada y entonces se abrieron los conventos y no la nao.”*⁴⁸¹

Este párrafo es bastante dudoso de interpretar, pues si “la mar era poca o nada” ¿Hacia dónde tiró del barco para atravesarlo? Si estaba la mar tan encalmada el más leve empuje podría llevarla a la diestra o a la siniestra y, entonces, desequilibrarla, haciéndola escorar, aparte de que el rozamiento contra el camellón rompiese los “conventos”.

4. El intento de salvamento

Desde que Colón sale de su alojamiento, en el punto más alto de la toldilla y baja a la cubierta principal dando voces, no ha de recorrer más de diez metros de distancia, incluyendo la escala, luego no puede transcurrir ni un minuto, pero es que esas voces las está dando, además, en la tolda, donde está durmiendo la mayoría del personal, luego le escuchan de inmediato. Quizá el Maestre tuviese una especie de apartado en la tolda, por ser, además de Maestre, propietario del barco y su armador, pero no un camarote.

Mientras tanto, Colón reconoce la situación y manda espigar un ancla por popa, para lo cual ordena al Maestre que coja el batel que va a remolque por popa, lo acerque al costado del barco, embarque con doce o catorce hombres y sitúe el bote en el lugar del costado en el que se arriará el ancla, no sabemos cuál, que se va a fondear. Y tenemos que suponer que aún no se ha revirado el barco sobre el arrecife ni se ha escorado porque la mar está muy en calma y la marea, en su última hora de crecida, aproximadamente, es cuando crece más despacio.

Entretanto, de lo que se ocupó Colón con sus pilotos, fue, por un lado, o bien preparar el aparejo real de la verga mayor para izar un ancla de su arranchado en el combés, si es que se utilizó la fornarea, y luego, arriarla sobre el bote preparado debajo o, por el contrario, utilizar la verga de trinquete como pescante si se iba a fondear un ancla de las de proa: en aquellos barcos no se disponía aún de los aparejos

⁴⁸¹ *Ibíd.*

de gata y gatilla para maniobrar con las anclas. Entre tanto, y mientras Colón dirigía todas esas faenas, pensaría que de la Cosa estaba haciendo lo ordenado.

Todas estas operaciones, con una tripulación perfectamente adiestrada, no se pueden realizar en menos de veinte minutos a media hora. Al llegar a este punto es cuando Colón se da cuenta de que ha sido abandonado por el Maestre con doce o catorce marineros y, también, se da cuenta de que las aguas han empezado a bajar, que el barco está de través y escorado, luego la varada fue alrededor de las 3 horas y 30 minutos, justo en el intervalo en el que menos crece y decrece la altura de la marea por unidad de tiempo.

Están pues, alrededor de la pleamar, pero eso no lo sabe Colón, que intenta salvar la nao y ordena lanzar por la borda todo objeto que tenga un peso significativo y, además, decide picar el palo mayor. Para cortar un mástil de unos noventa centímetros, de madera ensalitrada, reforzado con reatas y con multitud de artefactos para la maniobra por alrededor, se necesitan dos hombres muy diestros con el hacha, incluso, tres, pero no más, por seguridad, y tardarían de diez a quince minutos; pero, a la vez, hay que preparar la maniobra de arriado del palo descrita en otro capítulo.

Para desembarazar la cubierta de cuanto pueda tener un peso significativo hacen falta de seis a ocho hombres para mover cada una de las lombardas y otro tanto para arrojar las anclas de cualquier manera; no hubo ningún resultado positivo pues el descenso de la marea había hecho escorar el casco sobre el arrecife, abriéndose nuevas grietas e inundándose la bodega. Todo el proceso de desarbolado y alijado de la “Santa María” está estudiado y descrito minuciosamente en el Capítulo “Algunas consideraciones previas”.

Si hubiese varado con bajamar o con la marea creciente hasta la 1 ó 1 horas 30 minutos, la posibilidad de salir de varada era bastante grande, a pesar de los escasos 68 centímetros de amplitud. De no haber podido realizar la maniobra en el momento se podría haber intentado al día siguiente, a plena luz, incluso con los conventos abiertos, pero no con rotura de cuadernas. Colón habría intentado dar palletes, cerrar las costuras, apuntalar un poco el costado abierto y reflotar aligerando algo más, pero se dio cuenta de que la mala fortuna le había llevado a varar, prácticamente, en la pleamar y vio la imposibilidad de salvar la nao.

Las Casas dice “envió luego a Diego de Arana con el batel a dar noticia a Guacanagari”⁴⁸² y, más tarde, “el Almirante fue a la carabela con la gente, porque avivaba el viento, quedaba mucho de la noche y no sabía cuánto duraban los bancos, por lo que quedó barloventeando hasta que fue de día”⁴⁸³. Hernando Colón y el “Diario” citan primero la ida a la carabela con la gente, pero añaden después el envío previo del batel al poblado; está también la pequeña diferencia en el empleo de la palabra “temporejó” por el padre, y “temporizó”, escrita cuarenta años después, por el hijo.

Hay otra diferencia que podría influir en la hora de varada. En Hernando Colón aparece “había pasado ya gran parte de la noche”⁴⁸⁴, mientras que Las Casas escribe que “quedaba mucho de la noche”⁴⁸⁵ y el Almirante “y también aún quedaba mucho de la noche”⁴⁸⁶; ya sabemos que todos los textos proceden del mismo origen, pero llaman la atención las dos frases, en cierto sentido, opuestas. Era, prácticamente la noche más larga del año, en la que el Sol estaría oculto desde las 18 horas 30 minutos hasta las 6 horas 39 minutos, pero si había la cerrazón sospechada, la luz de la aurora pudo retrasarse un tanto. Hemos demostrado que la varada sucedió alrededor de las 4 horas, luego parecen igual de ajustadas las frases “había pasado gran parte de la noche” que la de “aún quedaba mucho de la noche”. Después de cuanto hemos sospechado que sucedió esa noche aciaga ¿Sabía alguien la hora que era a bordo de la “Santa María”? Realmente ¿Se habían volteado todas las ampolletas? ¿Se habían dado las campanadas reglamentarias? Me da la sensación de que Colón no supo la hora hasta que llegó a la “Niña”; y no creo que a su llegada a la carabela, se pusiese a escribir en el “Diario”.

Hay otro detalle alrededor del abandono de la “Santa María”. La “Niña” estaba media legua a barlovento, en la misma situación de mar y viento que la “Santa María”, es decir, arrastrada por la misma corriente y la misma marea a la misma velocidad, pero con un maestre, un timonel y una guardia de mar perfectamente despiertos, incluso, y dadas las aguas desconocidas en las que se encontraban, seguramente, con un marinero por la proa con la sondaleza calada.

⁴⁸² LAS CASAS, B. (1986). Op. Cit. Cap. LIX.

⁴⁸³ *Ibidem*.

⁴⁸⁴ COLÓN, H. (1988). Op. Cit. Cap. XXXIII.

⁴⁸⁵ LAS CASAS, B. (1986). Op. Cit. Cap. LIX.

⁴⁸⁶ COLÓN, C. (2006). Op.Cit. 25 de Diciembre.

A raíz de la varada, el Maestre y unos catorce hombres se van en el batel a la “Niña”, que estaba media legua a barlovento, tema del que vamos a volver a hablar más adelante, con algunos detalles añadidos: seguramente remaron con todas sus fuerzas, espoleados por la iniquidad que estaban cometiendo; en recorrer media legua se tarda media hora, tiempo al que hay que añadir la discusión con Vicente Yáñez y la orden de volver a bordo de la “Santa María”, seguramente, bajo la amenaza de severas penas; para el retorno no fueron muy diligentes, tanto que *“primero fue a ella la barca de la carabela”*⁴⁸⁷; ya ha transcurrido una hora desde que reciben la orden de espigar el ancla, pocos minutos después de la varada, hasta que regresan; luego ya se ha picado el palo y alijado la cubierta. Son ya alrededor de las 5 de la madrugada.

Debe ser entonces cuando Colón envía a Arana y a Gutiérrez a ver a Guacanagarí y darle cuenta de sus desventuras, *“con el batel”*⁴⁸⁸, luego ya habían regresado los desertores; por cierto, ¿Por qué no envió a Escobedo, que había ido el día antes y, por tanto, conocía a Guacanagarí?. El cacique *“tenía su villa adelante obra de una legua y media del dicho banco”*⁴⁸⁹; en teoría, un trayecto de hora y media, de noche y por aguas desconocidas. ¿Llevaban Arana y Gutiérrez una aguja para mantener el rumbo?, porque lo que no es probable es que el poblado tuviese fuegos encendidos, a esa hora, y que se pudiesen ver a una distancia entre cinco y seis kilómetros.

En ningún lugar de los textos se nos dice cómo y cuantas eran las embarcaciones auxiliares de las carabelas, pero hay que pensar que también serían un batel y una chalupa; la chalupa podría ser igual que la de la “Santa María”, pero, seguramente, era más pequeña, poco más que un chinchorro, y el batel tenía que ser, forzosamente, más pequeño que el de la nao, porque ni hubiese cabido arranchado en cubierta, con unos nueve metros de eslora ni, probablemente, las vergas del aparejo habrían permitido izar y arriar un peso de mil quinientos kilos.

Había que transportar, pues, a unos veinticuatro o veinticinco hombres a la “Niña”, descontando los que iban en el batel hacia el poblado, que serían Arana, Gutiérrez, un piloto por seguir un rumbo si llevaban aguja, quizá un indio de San

⁴⁸⁷ Ibídem.

⁴⁸⁸ Ibídem.

⁴⁸⁹ Ibídem.

Salvador o Cuba por lo de “haber lengua” y una docena de remeros para tratar de ir deprisa. Este viaje hasta el poblado va a durar alrededor de hora y media, luego llegan sobre las 6 horas 30 minutos, casi amaneciendo; a continuación, ven a Guacanagarí y le explican como pueden lo que ha sucedido y éste les manifiesta todas sus condolencias mientras da orden de que se preparen las canoas para ir en ayuda de la nao. Pongamos otro cuarto de hora de explicaciones y órdenes del cacique y, como es de suponer que conocían mejor el camino, y “*las canoas andan mucho de remos*”⁴⁹⁰, posiblemente se hiciese el recorrido en una hora, llegando a la restringa alrededor de las 7 30 ó 7 45 horas, o sea, a plena luz, pese a la cerrazón. Ya tenemos en la “Santa María” personal más que suficiente para organizar el desembarco de la carga.

5. La carabela “Niña”

Hemos dicho antes que volveríamos a hablar de la “Niña”, a la que los tres textos sitúan a media legua a barlovento. Mientras la carabela estuvo en la misma “zona de espera” que la “Santa María”, tampoco podía fondear por los enormes fondos que hay allí, aunque solo estuviesen a una legua de Punta Santa. Si no había viento y la mar estaba como una escudilla no había barlovento, y no creo que se tomase como tal la dirección del ligero terral con la que por la mañana habían avanzado hasta estar a una legua de Punta Santa desde que quedaron en franquía tras la salida de la Mar de Santo Tomás, hasta quedar inmovilizados; pero, en este caso, también se podía tomar por barlovento el Leste, puesto que el 75 % de los vientos oscilan entre el Nordeste y el Sureste. En este caso, además, no podemos dudar de que ambos barcos llevarían encendida alguna luz.

Hemos supuesto, también, una cierta jerarquización en el movimiento de ambos barcos, colocando a la “Niña” siempre siguiendo aguas a la nao, pero no podemos olvidar que era mucho más velera que la “Santa María” y que con una pequeña racha podía adelantarse fácilmente, además de ceñirse al viento mucho más que la nao, pero estamos suponiendo que, cuando la corriente y la marea empiezan a mover a ambos barcos, la “Niña” está media legua por la aleta de babor de la nao, o sea, por detrás y a la izquierda cuando podía estar perfectamente por el través de siniestra, que es como se decía, a media legua de distancia y, también, a

⁴⁹⁰COLÓN, C. (2006). Op. Cit. 23 de Diciembre.

barlovento. Si hubiese estado por la aleta de estribor y con su tripulación tan dormida como la de la “Santa María”, posiblemente, hubiese varado antes, incluso, que la nao en los arrecifes que hay más al Oeste y que son el principio (o el final) de la restringa. Y si hubiese ido por la amura, cosa que posiblemente había prohibido Colón, quizá habría entrado en la zona de fondos aseguibles a su capacidad de fondeo.

La “Niña”, afortunadamente para ella, por la aleta, por el través o por la amura, estuvo todo el tiempo con mucho fondo por debajo, embocando la canal cercana a la primera restringa, por la que salió Colón con ella el 4 de Enero, rumbo al Noroeste, aunque a remolque, y de la que hizo una descripción ⁴⁹¹ de mano maestra. La “Niña” se dejó llevar con un rumbo paralelo y manteniendo la media legua de distancia con la Capitana, con pleno conocimiento de que estaban siendo arrastrados por la corriente y la marea, manteniendo una vigilancia especial, como apuntábamos más arriba y pensando que a bordo de la “Santa María” sabían lo que les estaba sucediendo. Seguramente, y por estar entrando en las aguas interiores de una bahía desconocida, y aun cuando la sondaleza seguía dando profundidades en las que no podían fondear, la “Niña” llevaba un ancla lista para fondear inmediatamente si la sondaleza empezaba a marcar poco fondo, y ahí, esperar el día.

Cuando vara la “Santa María,” la “Niña” sigue navegando al mismo rumbo porque no puede tener noticia de que la Capitana ha embarrancado. Por cierto, que a Colón no se le ocurrió disparar una lombarda para dar aviso a la carabela de que algo había sucedido y hacer que se acercase al ver que estaba inmóvil. El batel con el Maestre tenía ante sí esa media legua y la carabela se movía a un nudo o algo menos; no creo que, en aquellas circunstancias, el Maestre se pusiese a resolver el problema cinemático de un rumbo de colisión: cuando el batel llegó a la “Niña”, la distancia entre las embarcaciones era de poco menos de una milla, a no ser que el batel llevase alguna luz, y en la carabela hubiesen cambiado de rumbo para encontrarlo antes al ver que se acercaba.

Cuando el Maestre de la “Santa María” les dice que han varado, quizá Yáñez decidió aproar un tanto la “Niña” hacia la nao y tratar de acercarse algo, pero lo lógico era no moverse del sitio, o sea “temporejar”, y enviar su batel en socorro de la

⁴⁹¹ COLÓN, C. (2006). Op. Cit.4 de Enero.

nao, que sólo tardaría en llegar un cuarto de hora o veinte minutos. La reacción de Vicente Yáñez Pinzón es completamente lógica, no intentando acercar su barco a otro que ha embarrancado sino enviar ayuda y temporejar puesto que no podía fondear, ya que tenía centenares de metros de agua por debajo (Fig. 2) si estaba por la popa, pero solo tendría entre tres y nueve brazas si estaba ya por el través o por la amura de la “Santa María” en la canal⁴⁹². Esos fondos son los que hacen que también temporejase Colón cuando fue a la carabela ya que la posibilidad de fondear no superaba las treinta o cuarenta brazas; a menos de un kilómetro al Norte de la desembocadura del Grande Rivière du Nord, hay doscientos metros de fondo, con el talud de la bahía cortado a pico en la gran escotadura que forma la plataforma continental existente y que, probablemente, es un cañón submarino.

Eran alrededor de las cinco de la madrugada cuando salió el batel con unos quince hombres, camino del poblado de Guacanagarí. Quedaban unos veinticinco hombres más para ser evacuados a la carabela. *“El Almirante fue a la carabela para poner en cobro la gente de la nao en la carabela...”*⁴⁹³. Colón disponía de la chalupa de la “Santa María” y de la de la “Niña”, que eran suficientes para llevar a ese personal sin ninguna clase de material, pues el batel de la “Niña” que también había venido en su ayuda, es de suponer que traería todo el personal posible para colaborar por lo que apenas tendría sitio a bordo. Colón decidió abandonar la “Santa María” después de evacuar a la tripulación *“como ventase ya ventezillo de la tierra y también aún quedaba mucho de la noche, ni supiesen cuánto duravan los bancos, temporejó a la corda hasta que fue de día, y luego fue a la nao por de dentro de la restringa del banco”*⁴⁹⁴. Es curioso cómo describe toda esta trágica situación Pedro Mártir de Anglería: *“apresurándose con las dos carabelas, ponen a todos los hombres a salvo”*⁴⁹⁵. ¿Dónde estaba la “Pinta”?

El trazado de los rumbos extremos al Surleste desde los extremos de la zona de espera y las distancias conocidas nos han llevado a un área que cubre buena parte de la actual Sable Point (Figura 4) que no es más que el delta formado en la actual desembocadura del Grande Rivière du Nord. Vamos a situar otros datos.

⁴⁹² COLÓN, C. (2006). Op. Cit. 25 de Diciembre

⁴⁹³ Ibídem.

⁴⁹⁴ Ibídem.

⁴⁹⁵ MARTIR DE ANGLERIA, P. (1985). Op. Cit. Década I. pág.42.

Colón llegó a la “Niña” alrededor de las 5 30 horas y tomó el mando de la carabela. El orto del Sol era a las 6 horas 40 minutos; si persistía la cerrazón que venimos suponiendo no habría luz hasta las 7 prácticamente. Si decidió ir entonces a la nao embarrancada, como tardaría alrededor de unos veinte minutos en acercarse, más reconocer el banco a media marea vaciante, entrar por dentro de la restringa y llegar así más fácilmente al pobre casco escorado e inundado, quiere decir que en esos momentos estaban llegando las canoas de los indios, con toda su buena voluntad de ayudar.

Dice Hernando Colón *“muy luego fui a la nao por de dentro de la restringa”*⁴⁹⁶, continuando que antes había mandado el batel a tierra con Diego de Arana y otros para avisar al Rey Guacanagarí que *“había perdido la nave frente a su pueblo, a legua y media en una restringa que allí había”*⁴⁹⁷. El Diario es un poco menos exacto pues dice *“obra de legua y media”*⁴⁹⁸ y el resto del párrafo, igual; Las Casas copia literalmente. Si hacemos centro en el probable poblado de Guacanagarí y trazamos un arco de radio legua y media (Figura 4) vemos que pasa por el límite norte del área de varada. Pero legua y media es la mitad de las tres leguas que le habían dicho que había desde la Punta Santa hasta el poblado, luego, si con centro en la Punta Santa trazamos otro arco de radio legua y media, vemos que pasa por la desembocadura del río, esta vez, definiendo el límite sur del área de varada.

La pregunta es: si Colón envió a Arana a pedir ayuda a Guacanagarí en la oscuridad aún, ¿Cómo sabía que estaba a legua y media del poblado? No creo que en un poblado de la prehistoria hubiese luces visibles a seis kilómetros de distancia. Tampoco puede ser que la cercanía del amanecer hubiese iluminado lo justo para distinguir la masa de Punta Santa, precisamente porque el poblado quedaba a levante y Punta Santa a poniente, sin altura suficiente para empezar a ser iluminada tenuemente en las cumbres y, finalmente, la Luna se había puesto a las 4 horas 51 minutos sin que logremos averiguar si iluminó el escenario un solo momento.

La Carta Náutica más moderna de que disponemos es la n° 465 del Almirantazgo Británico, del año 2004 y sobre ella vemos claramente que el área de varada tiene mucha más tierra que mar, pues las famosas restringas han desaparecido

⁴⁹⁶COLÓN, H. (2006).Op Cit. Cap. XXXIII. Pág. 160.

⁴⁹⁷ Ibídem.

⁴⁹⁸ COLÓN, C.(2006). Op. Cit. 25 de Diciembre.

bajo los aluviones. El arrecife oblongo que ha formado Sable Point y que aún se ve entero en el Mapa UTM de 1958, es el llamado Rocky Soal en la carta de Norie de 1836 (Mapa n° 80), en la que se ven múltiples canales de 4 y 6 brazas de fondo. Véase también el Mapa n° 19, de Google.

En los Mapas franceses del siglo XVIII, el de Bellecombe y el anónimo de 1786 que parece una copia del de Bellecombe, se ven frente a la desembocadura del Grande Rivière una cadena de arrecifes llamados “aux Lambi” o arrecifes de Quartier Morin; no tienen sondas pero en otros mapas de la época se ven pasos de 3 y 4 brazas. Cuando miramos la carta actual no se nos ocurre que alguien que no sea un habitante de esa costa se atreva a pasar a través del dédalo de rocas y canales que cierran por levante la rada de Cap Haïtien y, sin embargo, hemos visto allí botes y pequeños pesqueros circulando con toda naturalidad.

Ahora pensemos en una “Santa María” con un calado que no superaría los 2,20 metros y que, en otras circunstancias, “*lo que todo este viaje no hizo*”⁴⁹⁹, llevaba los botes por proa, o, al menos, un marinero encaramado en el bauprés, con la sonda en la mano. La “Santa María” navegó al Sureste, sin gobierno, sobre el gran arrecife llamado en el siglo XVIII “La Coque Vieille”, que parece significar el casco de un barco hundido, con la marea creciente, sobre fondos que, en algún momento, la dejaron en un palmo de agua, y con mucha suerte, que acabó poco más allá en el canal sur de Rocky Soal, también llamado “Le Billard” en los Mapas franceses.

Antes hemos dicho que el barco, seguramente, se escoró a estribor, pues al clavar el talón del timón en fango o arena éste actuó como pivote y la inercia y las presiones de la marea y de la corriente tenderían a desplazar la proa a estribor, montando la quilla sin violencia sobre el arrecife. Las aguas de un arrecife dan la sensación de romper en todas direcciones, luego, el casco montado sobre la piedra y, quizá, algo más elevado por el efecto de la inercia, formaba una escandalosa rompiente artificial, más todo esto no son más que conjeturas con la mejor lógica náutica posible, pues no hay un solo dato objetivo en que apoyarse.

Veamos por qué suponemos que el accidente fue en el canal Sur de ese arrecife. Los textos del “Diario”⁵⁰⁰ y de Hernando Colón⁵⁰¹ lo citan, aunque Las

⁴⁹⁹ *Ibidem.*

⁵⁰⁰ COLÓN, C. (2006). Op. Cit. 25 de Diciembre.

Casas lo omite “*fue a la nao por de dentro de la restringa del banco*”. La “Niña” estaría al paio o, quizá, fondeada, entre la Coque Vieille y la gran barrera exterior, una milla más o menos al Norte de la “Santa María”, esperando el amanecer para iniciar una cautelosa aproximación, mientras Colón iba a reconocer el casco en el otro batel. No podemos pensar que fuese la “Niña” la que intentase entrar a la restringa, más, soplando ya “*ventecillo de tierra*”⁵⁰²; en el mejor de los casos se acercaría algo, pero remolcada o a remo, ya que ahora tenía a bordo setenta hombres y aunque fuesen con Colón unos diez y otros tantos que habían ido con Arana, aún le quedaban cincuenta.

Desde la “Niña” al poblado de Guacanagarí podemos contar entre legua y legua y cuarto, y que bogarían con todas sus ganas para pedir auxilio; algún tiempo para las explicaciones y “*cuantas canoas grandes y chicas tenía*”⁵⁰³ fueron en socorro del Almirante. Ahora había que recorrer unos tres cuartos de legua, que se podían hacer en cuarenta minutos. Los indios llegaron a la “Santa María” entre dos horas y cuarto y dos horas y media después de la salida del batel de la “Niña”. La petición de ayuda era procedente en cualquier caso, tanto, en su aspecto político, por el hecho de haber sucedido en el territorio de jurisdicción de Guacanagarí como porque el barco había que descargarlo igual, lo mismo para repararlo que para abandonarlo.

En esas dos horas, Colón reconocería el barco lo mejor que pudiese, pues la bodega estaría ocupada por la carga y no se vería el grado de las averías. Es posible que Colón aun viese la posibilidad de salvar el barco cerrando costuras y saliendo de varada completamente vacío. Colón no ignoraba la existencia de mareas sicigias, aunque no podía saber cuándo sucederían puesto que ignoraba conceptos como el de establecimiento de puerto, como se ve en el comentario del 18 de Noviembre⁵⁰⁴; con una gran pleamar y centenares de indios tal vez pensase en recuperar la Capitana.

⁵⁰¹ COLÓN, H. (1988). Cap. XXXIII. pág.160.

⁵⁰² COLÓN, C. (2006). Op. Cit. 25 de Diciembre.

⁵⁰³ LAS CASAS, B. (1986). Op. Cit. Cap. LIX.

⁵⁰⁴ COLÓN, C. (2006). Op. Cit. 18 de Noviembre.

6. La descarga

Y lo primero consistió en vaciar la bodega: Colón dice “y se descargó todo lo de las cubiertas en muy breve espacio”⁵⁰⁵ mientras que Hernando Colón declara “y en breve tiempo descargamos la cubierta”⁵⁰⁶ donde, en teoría, al menos, no debía quedar gran cosa, pues había sido alijada. Otra cosa era lo que estuviese estibado en la bodega: botijas de vino, aceite, víveres y mercancía en general, lonas y cabullería, armas blancas, pólvora, mechas y municiones, etc. y los palos, maderas y cuanto estuviese flotando alrededor, las anclas, bien porque hubiesen sido fondeadas o hubiesen quedado trincadas, así como las lombardas, de las que, al menos, dos⁵⁰⁷ y una espingarda fueron llevadas a tierra, donde efectuaron el tiro del día 26⁵⁰⁸, según Colón, todo fue desembarcado.

La descarga de la cubierta era necesaria no solo para poner en seguro los víveres y la mercancía sino para poder desmontar todo lo que quedase de palos y maniobra. En esa descarga rápida y desordenada incluso, en la que participaron centenares de indios, se llevaron las cosas al poblado sin necesidad de que nadie dijese nada; era lo más lógico, puesto que “él (*Guacanagari*), con su persona, con hermanos y parientes, estaba poniendo diligencia así en la nao como en la guarda de lo que se sacaba a tierra”, y sigue “mandó poner todo junto con las casas entretanto que se vaciaban alguna casas que quería dar, donde se pusiese y guardase todo. Mandó poner hombres armados en rededor de todo que velasen toda la noche”⁵⁰⁹. Parece que este material se estaba depositando en unas casas que había en la orilla, a la espera de que se vaciasen las del poblado. ¿Serían las que vio Chanca, en las que los indios dejaron lo que no pudieron llevarse, junto al ancla que el Almirante había perdido hacía un año⁵¹⁰?

Hernando Colón recoge las palabras de su padre “porque todas nuestras cosas las hizo poner juntas cerca de su palacio, donde las tuvo hasta que se desocuparon las casas que él daba para conservarlas”⁵¹¹. Es decir, los pertrechos descargados, junto con los hatillos personales y baúles, se llevaron directamente al

⁵⁰⁵ *Ibidem*. Op.Cit. 25 de Diciembre.

⁵⁰⁶ COLÓN, H. (1988). Op.Cit. Cap. XXXIII.

⁵⁰⁷ ÁLVAREZ CHANCA, D. Dr. (1984) Op. Cit. pág. 166. “porque tenían lombardas”.

⁵⁰⁸ COLÓN, C. (2006). Op. Cit. 26 de Diciembre.

⁵⁰⁹ *Ibidem*.

⁵¹⁰ ÁLVAREZ CHANCA, D. Dr.(1984) Op. Cit. pág. 168.

⁵¹¹ COLÓN, H. (1988). Op. Cit. Cap. XXXIII.

pueblo pasando por la playa donde se descargaron de los botes y canoas y, luego, a esas casas que les dieron provisionalmente. Pero entre las cosas que llegaron a la playa iba, por lo menos, un ancla con un peso de 300 a 400 Kg. y que no tiene una forma fácil para manejar a mano. Además, en tierra y en aquel momento, no servía para nada por lo que se dejó en la playa donde nadie iba a llevársela, a no ser que Colón estuviese pensando en la posibilidad de la recuperación del casco de la “Santa María” y ordenase llevar a tierra un ancla para tener un punto firme en su momento, pero no lo creo porque no habría dejado de consignarlo en el “Diario”. Quizá quedasen abandonados más objetos sin utilidad inmediata, pero hasta hoy, no se han encontrado. Este ancla es la que vio el Doctor Chanca⁵¹² y la que apareció en la Habitation Bellevue Fournier en 1781, identificada por Moreau de Saint-Méry y que hoy se encuentra en el Museo Nacional de Puerto Príncipe.

Con respecto a la artillería, me inclino a pensar que el día 25 no se llevó a tierra más que una lombarda; descargar víveres, ropas y armas portátiles era más urgente, aunque se hizo en alguno de los siguientes días. Sin que logremos saber cuántas lombardas había, se desembarcaron al menos, dos, basándonos en las frases del “Diario” “ *Mandó el Almirante tirar una lombarda y una espingarda y viendo el efecto..*”,⁵¹³ “*por lo cual mandó armar una y tirar al costado de la nao...*”⁵¹⁴, y unos párrafos más adelante “*Dejóles también pan bizcocho para un año, y vino, y mucha artillería,..*”⁵¹⁵. Cabe la duda de si la artillería había sido fondeada y luego rescatada, dado el poco fondo que había y que los indios serían expertos buceadores porque no sería fácil manejar unas piezas de unos ciento veinte kilos por la cubierta inclinada y resbaladiza, aunque las piezas tuviesen instalados sus bragueros y éstos facilitasen el arriado.

Posiblemente Colón y un buen número de sus hombres pasaron trabajosamente el día entero a bordo de la “Santa María”, con una buena inclinación de las cubiertas, vaciando la bodega hasta dejarla libre para poder reconocer bien el casco por su interior, inundado por encima de la línea de flotación. En cualquier caso, no se debió sacar todo, por ejemplo, las botijas, pues hasta el día 26 no se nos dice que hubo que rajar y cortar el casco para sacarlas.

⁵¹² ÁLVAREZ CHANCA, D. Dr. (1984). Op. Cit. Cap. 12. Pag.168.

⁵¹³ COLÓN, C. (2006).Op. Cit. 26 de Diciembre.

⁵¹⁴ *Ibidem*. 2 de Enero.

⁵¹⁵ *Ibidem*.

La decisión de Colón de dejar a los hombres sobrantes en una fortaleza era completamente lógica. Por una parte, las muestras de oro que empezaban a traer los indios, eran un punto de esperanza en el resultado final de la operación, justo cuando Colón se enfrentaba a cuatro problemas bien serios: intentar la vuelta a España en un solo barco, sobrecargado con unos sesenta y cinco hombres, más agua y víveres, era correr un riesgo elevadísimo; construir otra carabela, como haría en el segundo viaje, era perfectamente posible, aun cuando llevaría mucho tiempo; construir un fuerte o algo parecido para acomodar a la gente de la “Santa María” y a la que se quisiera quedar, y, por encima de esos tres, la sombra de Martín Alonso Pinzón, adelantándose en la llegada a Castilla.

El oro, la buena acogida de Guacanagarí y el miedo de que se adelantase Pinzón le decantaron a favor de dejar la gente allí, decisión que inmediatamente justifica con su habitual mesianismo. Toma la pluma el día 26 y dice lo que les va a dejar a esos hombres, que es todo, pues no puede llevarse prácticamente nada por las limitaciones de la “Niña”. No deja de crecer su satisfacción por haber encallado y termina hablando mal de la “Santa María”, a pesar de que en la introducción del “Diario” había dicho que los tres barcos eran muy aptos para descubrir. Hasta justifica su suerte diciendo con su habitual desparpajo que *“de todo lo que en la nao había no se perdió una agujeta ni tabla ni clavo, porque ella quedó sana como cuando partió, salvo que se cortó y rajó algo para sacar la vasija y todas las mercaderías”*⁵¹⁶.

Si hubo que cortar y rajar el casco era porque el grado de inclinación de la cubierta no permitía utilizar la escotilla, pero es que tampoco tenía palo mayor, aun cuando sus restos y los de las vergas anduvieran flotando por los alrededores. No creo que en esta época se llevasen a bordo enormes vasijas, como los dolios de los barcos romanos, que una vez introducidos no podían volver a sacarse. En cualquier caso, la expresión indica que el acceso habitual a la bodega era impracticable.

Hemos dejado a la nao “Santa María” y la carabela “Niña” en esa zona que he denominado de “espera” porque Colón debía estar esperando algo, además de viento. Si tenía, verdaderamente, la intención de visitar al cacique Guacanagarí, como hemos visto antes, podía haber continuado a remolque las tres leguas que le faltaban y que

⁵¹⁶ *Ibíd.* Op Cit. 26 de Diciembre.

eran, además, de las más fáciles de recorrer, sobre todo, a remolque; incluso, si la tripulación estaba excesivamente cansada, podría haber pedido el remolque a las canoas de Guacanagarí, que conocían los pasos perfectamente. Quizá, Colón estaba esperando que la racha de viento que le permitiese arrumbar al Leste o Norleste también le permitiese olvidar todas las cortesías y declinar la invitación del Rey Guacanagarí para seguir, lo más deprisa posible, hacia las minas de oro de Cívao, que no debían estar demasiado lejos y sobre las que ya tenía información proporcionada por los indios. Sostengo que Colón tenía miedo de celebrar la Nochebuena y la Navidad en tierra, en una tierra recién descubierta pero totalmente desconocida, incluidos sus habitantes, con los que había problemas para entenderse a pesar de los indios secuestrados en Guanahaní y en Cuba. Y, en el fondo de su corazón, no dejaba de desear la vuelta de Martín Alonso, hacia el que empezaba a sufrir una especie de complejo de Tiberio.

Porque, después de la tentativa de desertión de su gente tras la varada, quizá, esa misma gente desertase nuevamente en cuanto hubiese ocasión, llevándose algunas armas y algunos víveres; lo que no tengo tan seguro es que lo hiciesen capitaneados por el Maestre, si es que verdaderamente era Juan de la Cosa el cabecilla de la desertión, cosa que dudo porque tenía mucho que perder, entre otras cosas, el barco.

Después de la perplejidad que una siente al ver que, tras el naufragio, no se le exigen a nadie responsabilidades por una negligencia gravísima, pienso que si el Maestre era de la Cosa, como, demuestran distintos documentos, procedentes de los Pleitos, aunque de muchos años después, fue obligado a ir a la “Niña por el grupo de gente del Norte, *“que si no fuera por la traición del maestre y de la gente, que eran todos o los más de su tierra, de no querer echar el ancla por popa para sacar la nao”*⁵¹⁷. Aquí, Colón hace una peligrosa acusación general, un tanto extemporánea, al mezclar cántabros con vizcaínos y guipuzcoanos, aunque ya sabemos que la culpa de las cosas siempre corresponde a otros, pero todo queda en la impunidad. ¿De dónde surge ésta?

Entre tanto, suponemos que la “Niña”, con las máximas precauciones aunque, ahora a plena luz, iría acercándose hasta situarse en el “puerto”, ese ancón o estuario

⁵¹⁷ *Ibidem.* 26 de Diciembre.

que formaba la desembocadura del Grande Rivière du Nord. Desde donde estaba situada en el momento del naufragio hasta este punto teórico hay aún hoy fondos de 5 metros y la “Niña” no calaba más de 1,60 metros, luego podía entrar perfectamente en el “puerto”. Si medimos la distancia por el camino más derecho, practicable para un batel, desde este “puerto” hasta la Isla de Ratas, frente a la Bahía de Acul veremos que son cinco leguas; cinco leguas son cinco horas de boga que bien pueden convertirse en seis: las seis leguas que señalaba Vicente Yáñez Pinzón para ir a buscar el ruibarbo que allí había.⁵¹⁸

7. La situación del punto de varada

Si a pesar de los enormes avances de las telecomunicaciones y de las imágenes obtenidas por los satélites artificiales, hay momentos en los que es imposible localizar a los actores de ciertos hechos, casi siempre accidentes, no nos pueden sorprender que un accidente medieval presente serias dificultades para ser localizado sobre un mapa y haya que valerse de más conjeturas que de datos positivos. Después del exhaustivo análisis de cuantos movimientos conocidos realizados por la “Santa María” y de los desconocidos pero sugeridos por la lógica y por las probabilidades no nos queda más que llevar sobre el plano la colección de datos y razonamientos que se han venido exponiendo.

En la Figura 3 hemos añadido al litoral actual, tal como está trazado en las Cartas Náuticas, y con las naturales reservas, la línea de costa dibujada en el Mapa de la Casa de Alba, con la intención de suponer que esa era la paleocosta de la bahía así como los arrecifes tal y como se encontraban en la segunda mitad del siglo XVIII.

Llama la atención que el gran saco que forma la costa actual, en el que se encuentra la ciudad de Cap Haïtiene y la desembocadura del Grande Rivière du Haut no estén reflejados en el dibujo: la explicación está en que Colón no podía ver la forma de ese rincón de la costa, como mínimo, hasta sobrepasar la línea señalada en la figura con el nº 10, porque se lo impedía la masa total de la Punta Santa. Aparte, la distancia, unas dos leguas desde la “zona de espera” nos parece muy elevada para poder ver la concavidad, incluso por ojos expertos y acostumbrados. Como puede observarse la situación del ancla de Bellevue y del poblado taino de Hodges y Deagan, se encuentran fuera de la costa.

⁵¹⁸ *Ibidem*. 30 de Diciembre.

La “Santa María” se situó en esa zona de espera alrededor de las doce del mediodía; al parecer, no había el menor viento. A las 17h 31m sucedió el ocaso del Sol y, si no estaba nublado, a las 18h 40m comenzaría a elevarse una Luna llena más que suficiente para iluminar completamente el escenario. A las 21h 43m comenzaría la pleamar de la mayor sicigia del año, aun cuando esto no podía saberlo Colón. Nunca sabremos si se habría empezado a celebrar la Nochebuena a bordo tras el ocaso; lo que sí sabemos es que nadie se dio cuenta de que el barco comenzaba a moverse muy lentamente hacia el Sureste, arrastrado por la rama de la corriente general que penetra en la rada y, a la vez, empujado en dirección Suroeste por la presión de la marea.

En la Figura 4 y sobre la misma composición cartográfica, hemos trazado los rumbos Sureste más 6° de declinación (141°) que parten de los cuatro vértices de la “zona de espera”, señalados con los números 2, 3, 4 y 5. Los rumbos 4 y 5 delimitan un área poco probable pues están sobre la zona más despejada de arrecifes y, además, pasan bastante alejados del Ancla de Bellevue Fournier. Si la “Santa María” hubiese ido gobernando al Sureste siguiendo el rumbo señalado con el nº 2, tras sufrir el arrastre de la corriente, valorado en 0,75 nudos más el abatimiento derivado de la marea, valorado en 0,10 nudos y actuando perpendicularmente al rumbo, habría llevado la trayectoria señalada, que, como puede verse, termina sobre los arrecifes que hoy están cubiertos por la pequeña península denominada Sable Point. Desde que comenzó el suave deslizamiento de la nao, pasando milagrosamente sobre varios arrecifes hasta llegar al que la detuvo definitivamente, transcurrieron unas seis horas, momento cercano a la pleamar y de un cambio de rumbo en la Historia Universal.

En la Figura 5 se han vuelto a trazar los rumbos y en el más probable, el señalado con el número 8, se han indicado las probables horas de paso desde que la nao comenzó a ser arrastrada por la corriente y la marea hasta quedar detenida, posiblemente, entre las 3 y las 4 horas, de unos tres cuartos a una hora antes de la pleamar.

Como es lógico, y tomando el dibujo de Colón como lo que es, un simple croquis de un parcelario, como fue explicado en el Capítulo de Cartografía, no puede extrañarnos que aparezcan en el agua los dos puntos característicos para la construcción de esta carta, el monolito que señala el lugar donde apareció el ancla y

la excavación del poblado indígena efectuada por William Hodges y Kathleen Deagan, que ofrece serias dudas sobre ser el poblado de Guacanagarí que conoció Colón en su primer viaje.

En la figura n° 4 se explicó cómo se había acotado el área de máximas probabilidades de hallazgo. Colón sabía por los hombres que habían ido el domingo al poblado, que la distancia de éste a la Punta Santa eran tres leguas⁵¹⁹, aunque dos líneas antes había escrito tres leguas y media. No hay duda de que Colón escribió todo el relato el día 25, como mínimo, pues en el momento de la varada, en la oscuridad, no podía saber que el poblado estaba a legua y media puesto que no tenía referencias. Si se trazan dos arcos de legua y media de radio con centro en el poblado y en Punta Santa, se delimita el polígono de incertidumbre en dos direcciones. El límite hacia el Norte es el borde del arrecife en el que Colón entró más al sur “*por de dentro de la restringa del banco*”⁵²⁰.

Trazando la mediana de la distancia entre el poblado y la Punta Santa se determina un punto central de referencia, en cuyo Sureste se da la máxima probabilidad de que se encuentre el pecio, bajo tierra, a menos de nueve metros de profundidad. Finalmente, el polígono queda cerrado por el Suroeste por la propia línea de paleocosta. La intersección de esta mediana con la recta que une Punta Santa con el poblado de Guacanagarí puede denominarse Punto “0”, situado a los 72° 09’ 11” W y los 19° 45’ 04” E, que no pretende ser la posición del pecio, aunque podría serlo pues está sobre la posición de un arrecife sumergido según las cartas náuticas españolas, francesas e inglesas del siglo XVIII, que, en general, son fiables.

A 2.200 metros al Sureste, se encuentra el monolito conmemorativo del IV Centenario, señalando el lugar donde apareció el ancla de Bellevue en 1781, lugar sobre el que tenemos ciertas dudas debido a varios factores. Las coordenadas geográficas del Monolito son 72° 07’ 39” W y 19° 43’ 17” N. Como fue explicado ampliamente en capítulos anteriores, el ancla fue encontrada con motivo de una obra en la Habitation Bellevue Fournier, cuando se excavaba un canal para alimentar un molino y no creo que cambiasen el proyecto; simplemente, se apartaría el ancla para seguir la obra, poniéndola lo suficientemente lejos para que no molestase. Moreau de

⁵¹⁹ *Ibidem*. 25 de Diciembre.

⁵²⁰ *Ibidem*.

Saint-Méry mostró todo su interés pero no la descubrió él, que la vio y describió tiempo después. Más de un siglo después, con motivo del IV Centenario del Descubrimiento, en 1892, el Gobierno Haitiano decidió erigir un monolito conmemorativo de la efeméride, pero surge inmediatamente la duda de si fue colocado donde realmente apareció el ancla o “por allí cerca”; en cualquier caso, la diferencia de posición no superará los veinte o treinta metros.

El presunto poblado de Guacanagarí, excavado por el Misionero Hodges y la Arqueóloga Deagan, que tiene también su importancia a la hora de posicionar el naufragio se encuentra a los 72° 06' 03" W y a los 19° 43' 03" N. E insisto en la importancia relativa de este poblado, del que no cabe duda de que es taino, pero que el hallazgo de los restos de una dentadura de cerdo y de ratas lo sitúan bastante lejos de tomarlo como un punto de referencia para la llegada de Colón.

Sin embargo, y haciendo una conjetura más sobre las formas de localización del naufragio vamos a prescindir de la posición del poblado que llamaremos de Hodges-Deagan, que fueron quienes lo excavaron, y sobre todo que Hodges, se empeñó en situar en él el Fuerte de Navidad.

En la Figura nº 6, se ha representado la línea de costa actual, formada por el delta del Grande Rivière, que sigue siendo el principal factor de cambios geomorfológicos en toda la bahía; a este trazado se le ha superpuesto el dibujo de Colón. En el estuario que presenta este dibujo era donde tenían los tainos sus embarcaciones y donde dejaron los hombres de Colón las suyas en aquella primera visita de cortesía⁵²¹, y, también, donde el Profesor Demetrio Ramos sitúa el Fuerte de la Navidad, aunque allí, en las inmediaciones del Pont Parois, no se ha hecho nunca ninguna prospección: el lugar reunía en aquellos tiempos las condiciones adecuadas de tener agua potable bien cerca, encontrarse a cierta distancia del poblado (una legua), estar situado ligeramente más alto que el resto de la llanura, y un buen resguardo, pudiendo dejar las embarcaciones casi al pie de los muros.

Hemos dicho que vamos a prescindir de la situación conocida de ese poblado taino; vamos a prolongar el rumbo Surlleste, o 135° desde Punta Santa hasta que corte con el litoral trazado por Colón y, además vamos a trazar el arco de “cuasi tres leguas” (dos y media), y vemos que ambas líneas se cortan sobre la costa en un

⁵²¹ *Ibidem* .Op.Cit. 23 de Diciembre

extremo algo saliente cuya posición se ajusta a las descripciones que conocemos y, sobre todo a las distancias. Es cierto que tanto el poblado excavado como el ancla de Bellevue quedan en la mar, ambos a unos mil metros de la costa más cercana. El ancla pudo ser arrojada a la mar desde la canoa que la transportase pero la situación del poblado hace suponer un error notable en el trazado de la línea de costa. Si ajustamos ligeramente el trazado de la costa por Colón con el trazado de Juan de la Cosa, vemos que se llega a una notable coincidencia, como puede verse en el Mapa de Conclusiones.

No obstante, las posiciones y distancias manejadas desde el principio siguen siendo válidas para nuestra teoría y, así, tomando el Punto "0" como referencia hemos construidos dos rectángulos de 2.000x1.000 metros, uno sobre el rumbo directo (141°) desde la zona de espera hasta el poblado "hipotético" y otro sobre el rumbo corregido con el abatimiento (144°); ambos rectángulos se superponen en un 50% aproximadamente y ambos son las áreas a prospectar por métodos geofísicos de alta resolución. Bajo esa tierra se encuentran los restos de la nave que dio comienzo al Proyecto Histórico de España.

CONCLUSIONES

Creemos sinceramente que, hasta el momento, nunca se había hecho un estudio tan profundo como el que hoy se presenta, primero, sobre la nao "Santa María" en sí, pero, sobre todo, a su alrededor. El exhaustivo análisis de las fuentes, cotejando palabra por palabra entre los distintos cronistas para tratar de intentar deducir algo más en un simple matiz, en un adjetivo en lugar de otro; el amplio estudio del terreno, de la Plain du Nord en concreto, recoge no sólo cuanta información nos proporcionan todos los tratados de geografía, de geología y de geomorfología que hay en el mercado sino que han sido complementados con todos los datos e imágenes que, hoy, nos proporcionan los satélites. Se ha procedido a la reconstrucción astronómica, hidrográfica y meteorológica de aquellas fechas a fin de justificar las condiciones de la varada y los intentos de salvamento del barco, descubriendo con ello, la circunstancia hidrográfica excepcional en la que sucedió la varada: en la pleamar de una marea sicigia, la mayor del año y, quizá, del siglo y, también, el error de bulto cometido por el gran investigador Morison.

A todo lo anterior, que son datos geográficos puramente técnicos, hay que añadir la fortuna de que un cultísimo Intendente francés, Méredic Louis Moreau de Saint-Méry, escribiese a finales del siglo XVIII una amplísima descripción del Haití francés⁵²², en cuyas diferentes partes llega a la prolijidad de datos, pero que nos ha permitido seguir la tormentosa historia geomorfológica de la Bahía de Cabo Haitiano con todo detalle, historia que continúa viva pues en los últimos veinticinco años la llamada "Sable Point", punto clave de todo este estudio, formada por el delta del Grande Rivière du Nord, ha crecido más de cuatrocientos metros.

La información sobre las numerosísimas y gigantescas inundaciones de la Plain du Nord, más de una por año, provocadas por las anormales crecidas del Grande Rivière du Nord a lo largo del siglo XVIII, ha permitido seguir paso a paso la evolución del aterramiento de la bahía, la progresiva colmatación de los espacios entre arrecifes independientes y la desaparición de las dos restringas interiores descritas por Colón, en una de las cuales, la segunda de Sur a Norte, varó. Fue

⁵²² MOREAU DE SAINT-MÉRY, M. L. *Description Topographique, Physique, Civile, Politique et Historique de la partie française de L'Isle Saint Domingue*. Reedición de la Société Française d'Histoire d'Outre Mer. Paris. 1984.

Moreau de Saint-Méry quien fue a ver la famosa ancla de la Habitation Bellevue Fournier inmediatamente después de que fuese descubierta casualmente al empezar la excavación de un canal, procediendo a su inmediata identificación y descripción, que incluyó en su libro y cuyo lugar de encuentro nos ha servido para fijar una serie de datos; aunque tenemos ciertas dudas de que el Monolito conmemorativo se encuentre realmente en el lugar en el que apareció, pues fue levantado más de cien años después, no influye excesivamente en las situaciones, pues el error sería de unas pocas decenas de metros, en el peor de los casos.

El estudio del terreno se ha completado con un análisis exhaustivo de la Cartografía, muy abundante, por cierto, levantada no sólo por España sino por la mayoría de las potencias europeas, sobre todo, a partir de la cesión a Francia del actual territorio haitiano tras el Tratado de Ryswick de 1697. Para el estudio que nos ocupa, la pieza más importante ha sido el dibujo de la costa noroccidental de la Isla Española atribuido a Colón, y que forma parte de los Archivos de la Casa de Alba. (Mapa nº 28), por la simple razón de ser el único dibujo coetáneo, probablemente hecho por el propio Colón, y todo, a pesar de no ser más que un borrador y estar bastante incompleto.

Se ha añadido un capítulo dedicado a las escasas prospecciones y excavaciones arqueológicas que se han efectuado en aquella zona y que, en ningún caso han proporcionado más dato que la dudosa situación del poblado de Guacanagarí. El paciente trabajo del misionero metodista Doctor William Hodges a lo largo de más de treinta años le permitió identificar algunos establecimientos taínos precolombinos, uno de ellos excavado por la arqueóloga de la Universidad de Florida Kathleen Deagan, que propuso, ya en 1987, que el poblado de Guacanagarí y el Fuerte de la Navidad eran, prácticamente, lo mismo, cuestión a la que le basta una lectura no muy detallada del “Diario” de Colón para darse cuenta de que la propuesta es insostenible.

Finalmente, se ha incluido una completa descripción de una nao, que no de la “Santa María”, y su muy probable contenido, a fin de tener conciencia siempre de lo que es posible encontrar y de lo que no se va a encontrar en ningún caso. Es en este Capítulo en el que se ha hecho necesario el empleo exhaustivo de la terminología naval por lo que se ha decidido incluir todas estas palabras poco conocidas y otras

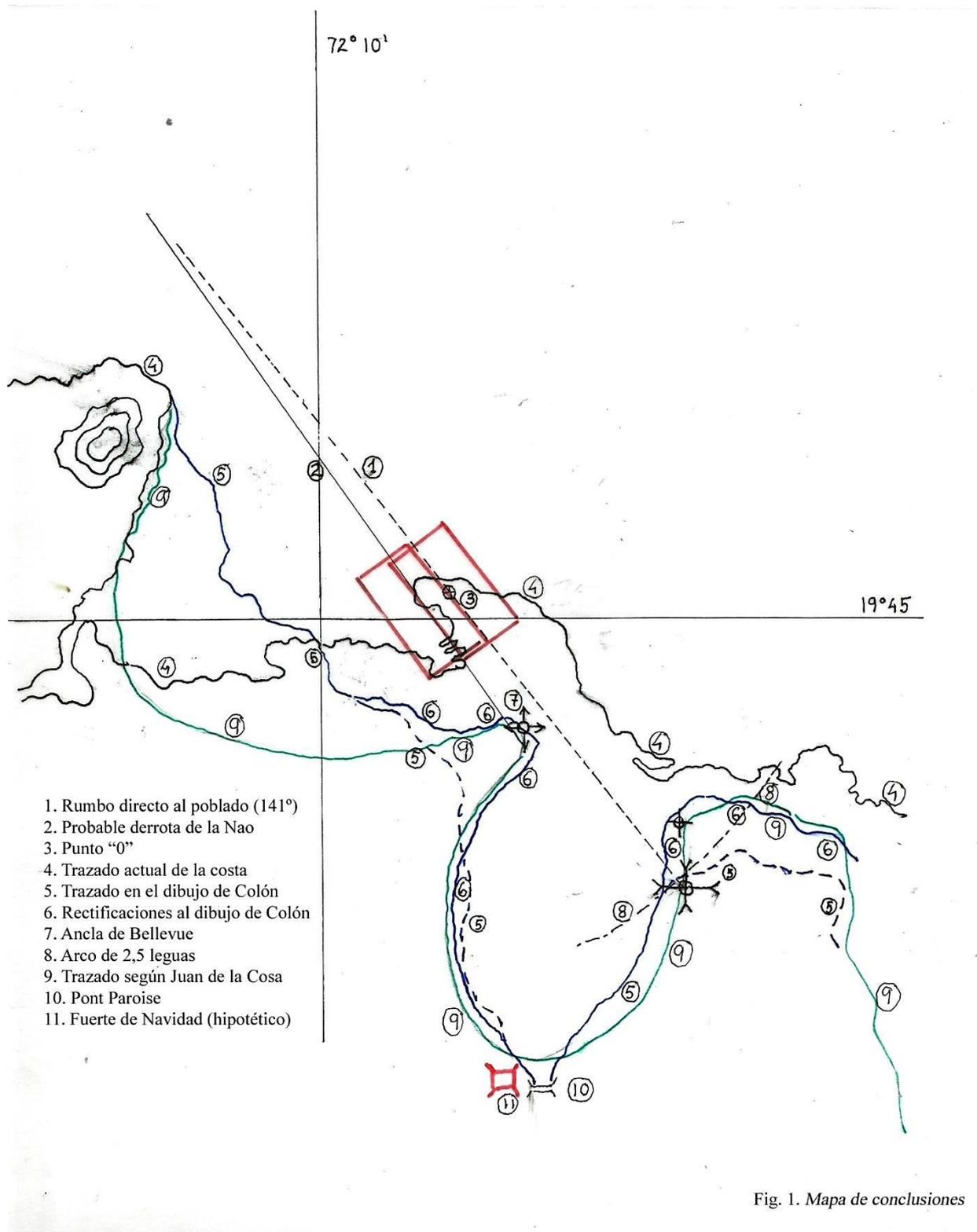
empleadas a lo largo de todo el trabajo en un Glosario, a pesar de no ser uno de los planteamientos iniciales.

Con el desarrollo detallado de los aspectos que acabamos de indicar, hemos podido comprobar que las grandes lagunas existentes en torno al momento de la pérdida de la nao y lo que sucedió con sus restos, no habían sido cubiertas, a modo de piezas de un enmarañado rompecabezas, por los estudios existentes, que tan sólo habían centrado su atención en alguno de estos aspectos.

Así pues, queda por exponer lo que es preciso resolver, en función de cuanto se ha expuesto anteriormente. (Ver Figura 1. Mapa de Conclusiones).

El pecio de la “Santa María” será, a día de hoy, una masa de maderas, piedras de lastre, fango más o menos consolidado, arena y algunos objetos o fragmentos de material no flotante, con unos dieciocho a veinte metros de largo por unos seis a siete de ancho, y de una altura que puede ir de ochenta a cien centímetros, en el caso de aplastamiento total, hasta unos seis metros, en el caso, muy improbable pero no imposible, de que no haya habido aplastamiento.

Si el casco cayó al fondo en su posición natural o de costado y con la cubierta mirando a tierra, es decir, dirección Suroeste, en una postura estable, ese casco, una vez asentado, posiblemente sin cubierta o faltando grandes trozos de ésta, fue llenándose de fango, arena y del material sedimentario más fino, en suspensión en el agua, que puede penetrar por todas partes, procedente de la delantera de las sucesivas olas de derrubios de las inundaciones; a medida que la colmatación de los espacios progresaba, el pecio era rebasado por la ola de material fino, llegando sucesivas oleadas de materiales más gruesos que se van sedimentando contra el costado que recibe ese material, o van penetrando en la bodega, por la inexistente cubierta, acumulándose en su interior, contra el pantoque en posición casi vertical. Esas sucesivas oleadas de material terrígeno cada vez de mayor calibre y que va ocupando todo hueco que quede en el casco y entre los arrecifes, cuando comience a acumularse sobre el costado que hace de techo lo terminará hundiendo, por el peso acumulado y por el deterioro de las maderas que forman el casco.



Existe una posibilidad, que ya hemos señalado como muy poco probable, de que la acumulación de derrubios alrededor y sobre el casco volcado de costado o quilla arriba, sucediese de tal forma que el interior del barco se fuese llenando, a la vez que la resistencia estructural del casco fuese suficiente para resistir el peso del

material acumulado encima sin quebrarse; en el caso de haber caído quilla arriba, el pecio tendría una altura de unos tres metros, equivalentes al puntal de la nave, aproximadamente; en el caso de que el casco estuviese caído de costado, y hubiese resistido sin que el costado superior se quebrase, la altura del pecio sería la equivalente a la manga, es decir, de seis a siete metros. Esta situación, muy parecida a la que se dio en el famoso Wasa sueco, sería verdaderamente excepcional, aunque totalmente digna de este barco, que merece ser salvado para la Historia.

En cualquiera de los casos, excepto aquel en el que el casco se hubiese sumergido en su posición normal, hay que contar con el seguro desprendimiento del lastre de la masa cementada que lo sujetaba en los conventos. Este desprendimiento y, por tanto, el esparcimiento de las piedras por el fondo, hay que tenerlo muy en cuenta para la identificación de los restos, en función de su distribución, mezclado con otra multitud de pequeños objetos y fragmentos, formando lo que se denomina “pluma de contaminación”.

Veamos ahora donde ubicar este pecio. En las Figuras 3, 4, 5 y 6 del Capítulo anterior se ha reconstruido la Última Singladura de la “Santa María” y, en especial, en la Figura 5 se ha trazado la involuntaria derrota de la nave, señalando su paso por horas a partir de las 21h 43m, hora de comienzo de la pleamar y que se ha tomado como punto de partida porque es sabido que un barco sin gobierno toma en pocos minutos la velocidad y dirección de la corriente en la que se encuentre. Se observa que, entre las 3h 43m y las 4h 43m la nave está sobre los arrecifes y la pleamar sucedió a las 4h 43m, es decir, el naufragio, o mejor dicho, el pecio, se encuentra sobre esa derrota entre esas dos horas.

Como también puede observarse, el lugar en el que apareció el ancla se encuentra a 0,9 millas (1.660 m) del punto de paso del barco a las 4h 43m y apenas 2° desviado de la derrota supuesta al Sureste + d. Si en lugar de utilizar 0,75 nudos como velocidad de la corriente hubiésemos utilizado 1 nudo, la posición de las 4h 43m se habría situado prácticamente sobre el ancla, situación que no es real puesto que el ancla fue encontrada en una playa y la “Santa María” chocó con el arrecife a una profundidad entre 1,60 y 2 metros.

Hay que reconocer que el ancla, bien mirado, no nos sirve más que para situar, aproximadamente, el naufragio; ¿Cómo llegó ese ancla a un punto en el que

no pudo haber sido fondeada y, además, no sirve para nada? Como ya se explicó anteriormente, la situación del ancla en ese punto, que indudablemente era playa, fue el producto de un exceso de celo por parte de los innumerables indios que acudieron al salvamento y que cargaron con el ancla sin saber lo que era y la trasladaron hasta la playa, donde, posteriormente, fue abandonada mientras que el resto de los objetos se transportaba a las casas que había ofrecido Guacanagarí. Algo menos de un año más tarde, cita el Doctor Chanca⁵²³, que la vieron en la playa donde estaban los restos de algunas casas y de materiales procedentes de la nao.

Hay otro dato que nos permitirá afinar algo más en la determinación de la posición del pecio: es el disparo de la lombarda efectuado el 2 de Enero de 1493 “*por lo cual mandó armar una [lombarda] y tirar al costado de la nao que estaba en tierra,y vido hasta donde llegó la lombarda, y como pasó el costado de la nao y fue muy lejos la piedra por la mar.*”⁵²⁴ Como ya se explicó en su momento, este disparo, bajo ningún concepto, podía haber atravesado dos costados de roble y salir por detrás hasta levantar el pique en la mar; fue un tiro con muy buena suerte porque se vio el pique, porque en caso contrario el tiro se habría perdido. De todas formas, de este disparo lo que nos interesa es el alcance.

Podemos suponer que la lombarda se instaló en la playa cerca del ancla y que, desde luego, el tiro le salió largo al lombardero puesto que pasó por encima del casco y la piedra fue muy lejos: nunca sabremos cuánto. Cuando se habla de artillería, el alcance es la distancia recorrida y que hace blanco, es decir, alcance eficaz; porque, al menos, teóricamente, el alcance máximo se logra dando una inclinación de cuarenta y cinco grados al arma, y esa distancia puede triplicar la del alcance eficaz.

Según los datos recogidos de muy distintos tratadistas el alcance eficaz de una lombarda del tipo de las que podría llevar la “Santa María” oscilaba entre los seiscientos y ochocientos metros: el tiro contra los restos del casco de la pobre “Santa María” se debió pasar hasta los mil trescientos o mil quinientos, y la razón está en que, seguramente, el lombardero estimó que el blanco se encontraba más allá del alcance eficaz y quiso remediarlo aumentando el ángulo de elevación, sin ningún instrumento, que sepamos, pues estas punterías se aprendían por pura práctica, porque no creo que aumentase la carga de proyección, con el peligro de hacer

⁵²³ ÁLVAREZ CHANCA, D. Op.Cit. Cap 12. Pag 168.

⁵²⁴ COLÓN, C. Op. Cit. 2 de Enero de 1493.

explotar la lombarda. De aquí podemos deducir que de la playa al pecio habría una distancia de unos mil metros.

Como puede observarse, se ha rectificado la costa trazada por Colón para permitir que el ancla y el poblado excavado estén en tierra; no olvidemos las circunstancias en las que Colón realizó este dibujo. Pues bien, si ahora llevamos al dibujo el extraño trazado de la Bahía por Juan de la Cosa puede observarse que coinciden mucho mejor.

La posición del pecio puede establecerse entonces dentro de un segundo polígono de incertidumbre, un rectángulo de unos mil quinientos metros de longitud por quinientos de ancho, que tiene por eje de simetría la derrota seguida por la nao arrastrada por la corriente con su abatimiento (rumbo 146°) y por límite superior el rumbo que contiene al punto "0" ($72^\circ 09' 11''\text{W } 19^\circ 45' 04''\text{N}$).

La situación del pecio bajo el agua es más probable en el costado Suroeste de cualquiera de los pequeños arrecifes que forman la banda sur del canal que separaba el denominado Rocky Soal en la Carta de Norie (Mapa nº 17), también llamados Billard en francés.

La varada se produjo contra un arrecife sumergido y cuyo lomo superior debía hallarse a una profundidad entre 1,60 y 2,00 metros; el área de varada se encuentra cubierta por una capa de fangos, arenas y gravas, poco consolidados, en el delta del Grande Rivière du Nord, colonizada en parte por vegetación halófila, como los manglares, aunque sin mucha densidad.

La probabilidad de que el pecio tenga un buen estado de conservación ante el proceso edafogenético desencadenado en toda la bahía es bastante elevada, debido al tamponamiento del ácido sulfúrico producido por el manglar por el carbonato cálcico de los arrecifes.

La posibilidad de que el pecio hubiese sido arrastrado a lugares más remotos por los vientos parece muy improbable debido a que los vientos dominantes, tanto en frecuencia como en intensidad, son los del Norte, con lo que el pecio habría sido introducido más profundamente en la bahía. Por otra parte, el Norte de la Isla Española es el que tiene la frecuencia más baja de ciclones.

Queda citar solamente los medios que permitirían la localización del pecio y el estudio de la viabilidad de la recuperación. La especial circunstancia de que los restos de la “Santa María” se encuentren completamente bajo tierra y no bajo el agua, en una zona de aterramiento formada por el delta de un río, con una sedimentación poco consolidada y un altísimo nivel de humedad parecen señalar con claridad los métodos a emplear.

Según varios Ingenieros de Minas y Geólogos consultados no procede emplear el moderno sistema del GeoRadar, pues la gran humedad existente en la masa a estudiar distorsiona los resultados hasta el extremo de reducir su fiabilidad a niveles no aceptables. Proponen, en cambio, el empleo de otras dos técnicas de prospección geofísica: la Tomografía eléctrica de alta resolución y la Tomografía sísmica de refracción, procedimientos empleados en la actualidad en múltiples prospecciones con resultados completamente satisfactorios.

Como se ha expuesto en la Introducción, este trabajo comenzó hace veintiséis años, sin que las circunstancias políticas sobrevenidas en la República de Haití permitiesen llevarlo a cabo. Años más tarde, hemos perfeccionado el trabajo y los elementos técnicos son infinitamente superiores a los que se podían emplear entonces. Pero, de lo que no hay duda, es de que el costo de esta operación es inasumible para un particular; el trabajo científico, de investigación, está concluido, faltando el trabajo técnico, a la espera de que alguna institución con vocación de mecenazgo por sacar a la luz algo tan español, se decida a invertir el poco dinero que costaría la localización exacta para dar pie a la recuperación de los restos.

BIBLIOGRAFÍA

BIBLIOGRAFÍA

ADMIRALTY SAILING DIRECTION.(2011). *West Indies Pilot*.Hydrographic Office U.K. Vol I.

ALCALÁ GALIANO, Pelayo. (1892). *La carabela “Gallega” o “Santa María”, o la Nao Capitana de Colón*. Madrid. Ministerio de Marina.

ALTOLAGUIRRE Y DUVALE, Ángel. (1903). *Cristóbal Colón y Pablo del Pozzo Toscanelli*. (2006). Edición facsímil de Editorial FAS. Valladolid.

ÁLVAREZ CHANCA, Diego. Dr.(1984). “Carta al Cabildo de Sevilla”, en GIL, Juan y VARELA, Consuelo. *Cartas de particulares a Colón y Relaciones coetáneas*. Madrid. Alianza Editorial.

BAEZA, Gonzalo de. (1956). *Cuentas de Gonzalo de Baeza, tesorero de Isabel la Católica*. Madrid. CSIC.

BALLESTEROS BERETTA, Antonio. (1945). *Cristóbal Colón y el Descubrimiento de América*. Tomo V de *Historia de América*. Madrid. Salvat.

BASS, George. (1981). *Ships and shipwrecks of the America*.Houston.

BERNÁLDEZ, Andrés.“Cura de Los Palacios”. (1888). *Historia de los Reyes Católicos Don Fernando y Doña Isabel*. Sevilla. Bibliófilos Sevillanos.

BERWICK-ALBA, Duquesa de. (1902). *Los autógrafos de Cristóbal Colón*. Madrid.

CARBIA, Rómulo. (1935). *El problema del descubrimiento de América desde el punto de vista de la valoración de sus fuentes*. Sevilla.

CHARCOT, Jean-Batiste (1928). *Christophe Colombus vu par un marine*. Paris.

CO.DO.DES. (1994). *Colección de Documentos del Descubrimiento*. Edición de Juan Pérez de Tudela. CSIC

CO.DO.IN. (1892).*Colección de Documentos Inéditos relativos al descubrimiento, conquista y organización de las antiguas posesiones españolas de Ultramar*. Madrid. Real Academia de la Historia.

COLÓN, Cristóbal. (1982). *Textos y documentos completos*. Prólogo y notas de VARELA, Consuelo. Madrid. Alianza Editorial.

COLÓN, Hernando. (1988). *Historia del Almirante*. Edición de Luis Arranz. Barcelona. Instituto Gallach.

COMA, Guillermo de. (1984) “Relación” en GIL, Juan y VARELA, Consuelo *Cartas de particulares a Colón y Relaciones coetáneas*. Madrid. Alianza Editorial.

CUNEO, Miguel de. (1984)“ Relación” en GIL, Juan y VARELA, Consuelo *Cartas de particulares y Relaciones coetáneas* . Madrid. Alianza Editorial.

D’ALBERTIS Carlo. (1893). *Le costruzione navali e l’arte de la navigazione al tempo de Cristóforo Colombo*. Roma.

DEAGAN, Kathleen. (1987) “Searching for Columbus” en *National Geographic*. Washington, n°187.

Derrotero de las Indias. Antillas y costas orientales de América.(1890). Madrid. Depósito Hidrográfico. Parte I.

Derrotero de las Islas Antillas y de las costas orientales de América. (1863). Madrid. Dirección de Hidrografía. Parte I.

Derrotero de las Islas Antillas, de las costas de Tierra Firme y de las del Seno Mexicano. (1810). Madrid. Imprenta Real.

ESCALANTE DE MENDOZA, Juan.(1575). *Itinerario de navegación de los Mares y Tierras Occidentales*. Madrid. (1985). Edición facsímil. Museo Naval de Madrid.

FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, Martín. (1954). *Colección de los viajes y descubrimientos que hicieron por mar los españoles desde fines del siglo XV*. Madrid. Biblioteca de Autores Españoles.

FERNÁNDEZ DE OVIEDO, Gonzalo. (1959).*Historia general y natural de las Indias*. Madrid. Biblioteca de Autores Españoles.

FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo. (1876). *Disquisiciones náuticas*. Madrid. Ministerio de Marina.

FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo. (1892). *Colección de documentos inéditos relativos al descubrimiento, conquista y organización de las antiguas posesiones españolas de ultramar*. (CO.DO.IN). Madrid. Real Academia de la Historia.

FERNANDEZ DURO, Cesáreo. (1892). *La Nao "Santa María". Memoria de la Comisión Arqueológica*. Madrid. Ministerio de Marina.

FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo. (1892). *Pinzón en el descubrimiento de América*. Madrid. Ministerio de Marina.

GARCÍA FRANCO, Salvador. (1947). *Historia del Arte y Ciencia de Navegar*. Madrid. Editorial Naval.

GARCÍA FRANCO, Salvador. (1957). *La legua náutica en la Edad Media*. Madrid. Editorial Naval.

GOULD Alice B. (1984). *Nueva lista documentada de los tripulantes de Colón en 1492*. Madrid. Real Academia de la Historia.

GUILLÉN TATO, Julio. (1990). *El primer viaje de Cristóbal Colón*. Madrid. Editorial Naval.

HERRERA Y TORDESILLAS, Antonio. (1991). *Historia general de los hechos de los castellanos en las Islas y Tierra Firme del Océano*. Madrid. Real Academia de la Historia.

HODGES, William.(1983). *The Search for La Navidad.Explorations at En-Bas-Saline*.Limbé. Haiti.

JUDGE, Joseph. (1986). "Where Columbus found the New World", en *National Geographic*. Washington, nº 170.

KAMEN, Henry. (1977). *El siglo de Hierro*. Madrid. Alianza Editorial.

LAGUARDA TRIAS, Rolando. (1974). *El enigma de las latitudes de Colón*. Valladolid.

LAS CASAS, Fray Bartolomé de. (1986). *Historia de las Indias*. Edición de Lewis Hanke. Méjico. Fondo de Cultura Económica.

- LEÓN GUERRERO, M^a Montserrat. (2005). “Los pasajeros del cuarto viaje” en *Revista de estudios colombinos. N° 1*.
- LEÓN GUERRERO, M^a Montserrat. (2006). *Cristóbal Colón y su viaje de confirmación*. Valladolid.
- LEÓN GUERRERO, M^a Montserrat. (2011). “Juan de la Cosa, Piloto del Caribe” en VARELA MARCOS J. (Coord). *Juan de la Cosa: la cartografía histórica de los descubrimientos españoles*. Huelva. UNIA.
- LINK, Edwin. (1965). “Around the Santa María” en *National Geographic*. Washington, n° 127.
- LÓPEZ DE GÓMARA, Francisco. (1946). *Historia general de las Indias*. Madrid. Biblioteca de Autores Españoles.
- MARDEN, Louis. (1986). “The first landfall of Columbus”, en *National Geographic*. Washington, n° 170.
- MÁRTIR DE ANGLERÍA Pedro. (1985). *De orbe novo decades*. Alicante.
- MASSIP, Salvador y PICÓ, Rafael. (1959). *Geografía Universal*. Barcelona. Montaner y Simón.
- MENÉNDEZ PELAYO, Marcelino. (1956). *Historia de los heterodoxos españoles*. Madrid. Biblioteca d Autores Cristianos.
- MORALES PADRÓN, Francisco. (1973). *Historia del descubrimiento y conquista de América*. Madrid. Editora Nacional.
- MOREAU DE SAINT-MÉRY. Méredic Louis. (1797) *Description Topographique, Physique, Civile, Politique et Historique de la Partie Française de l’Isle de Saint Domingue*. Phyladelphia (1984). Paris. Edición facsímil de la Société Française d’Histoire d’Outre-Mer.
- MORISON, Samuel Elliot. (1945). *El Almirante de la Mar Océana*. Buenos Aires.
- O’SCANLAN, Timoteo.(1831). *Diccionario Marítimo Español*. Madrid.(1974) Edición Facsímil. Museo Naval de Madrid.

- OBREGÓN, Mauricio. (1991). *Colón en el Mar de los Caribes*. Bogotá. UNIANDES.
- PÉREZ DE TUDELA, Juan. (1994). *Colección documental del descubrimiento*. (CO.DO.DES). Madrid. CSIC.
- PULIDO RUBIO, José. (1923). *El Piloto Mayor de la Casa de Contratación*. Sevilla.
- RAMOS PEREZ, Demetrio. (1989). *Colón pudo no volver. La fundación de La Navidad*. Madrid. Cultura Hispánica.
- RODRÍGUEZ, Cayetano Armando. (1915). *Geografía física, política e histórica de la isla de Santo Domingo o Haití*. Santo Domingo. Edición facsímil del original. Barcelona 1976. Gráficas Pareja.
- RUMEU DE ARMAS, Antonio. (1989). *Manuscrito del Libro Copiador. Tabulae Americanae*. Madrid. Testimonio.
- SAGARRA GAMAZO, Adelaida. (2005). *Juan Rodríguez Fonseca: su imagen y su obra*. Valladolid.
- SEPÚLVEDA, Juan Ginés de. (1987). *Historia del Nuevo Mundo*. Madrid. Alianza Editorial.
- STRAHLER, Arthur. (1978). *Geografía Física*. Barcelona. Omega.
- SZASDI NAGGY, Adam. (1988). "La Primera tierra americana descubierta", en *Cuadernos Colombinos n° XV*. Valladolid.
- TAVIANI, Paolo Emilio. (1989). *Los viajes de Colón. El gran descubrimiento*. Barcelona.
- VAN BEMMELEN V. (1899) "Die Abweichung der Magnet Nadel", en *Observations*, tomado de GUILLEN TATO J.(1990) en *El primer viaje de Cristóbal Colón*.
- VARELA MARCOS Jesús. (2006). *La cartografía colombina*. Valladolid.

- VARELA MARCOS Jesús. (2011). *Juan de la Cosa. La Cartografía histórica de los descubrimientos españoles*. (Coord). Huelva. UNIA.
- VARELA MARCOS, Jesús y FRADEJAS RUEDA, José Manuel. (2006). *Diario del primer viaje de Cristóbal Colón*. Valladolid.
- VARELA MARCOS, Jesús y LEÓN GUERRERO, M^a Montserrat. (2003). *Itinerario de Cristóbal Colón (1451-1506)*. Valladolid
- VARELA MARCOS, Jesús y LEÓN GUERRERO, M^a Montserrat. (2006). *Cristóbal Colón y el Descubrimiento del Nuevo Mundo*. Diputación y Ayuntamiento de Valladolid.
- VARELA MARCOS, Jesús. (1998). “Colón en Aragón” en *La Corona de Aragón y el Nuevo Mundo; del Mediterráneo a las Indias*. Zaragoza.
- VARELA MARCOS, Jesús. (1998). “Colón-Pinzón, una sociedad para el descubrimiento” en *Descubrimientos y Cartografía II*. Tordesillas.
- VARELA MARCOS, Jesús. (2005). *Colón y Pinzón, descubridores de América*. Valladolid.
- VARELA MARCOS, Jesús. CARRERA DE LA RED, Micaela y LEÓN GUERRERO M^a Montserrat. (1998). *Segundo viaje de Colón*. Valladolid.
- VARELA, Consuelo y GIL, Juan. (1984). *Cartas de particulares a Colón y Relaciones coetáneas*. Madrid. Alianza Editorial.
- VIGNAUD, Henry. (1911). *Histoire Critique*. Paris.
- ZARAGOZA, Gonzalo. (1989) *Rumbo a las Indias*. Madrid, Anaya.
- ZURITA, Jerónimo de. (1999). *Historia del Rey Don Hernando el Católico*. Zaragoza. Instituto Fernando el Católico.

GLOSARIO DE TÉRMINOS NAÚTICOS

GLOSARIO DE TÉRMINOS NAÚTICOS

Solamente se han incluido los términos que aparecen o guardan relación con el trabajo presente, es decir, sobre los barcos del Descubrimiento y la navegación de finales del siglo XV. En cada definición, las palabras en *cursiva* indican que dicha palabra se encuentra en el glosario.

ABARLOAR. Maniobra de emparejar dos barcos por sus costados, o situarse contra un *muelle*, bien amarrados para ejecutar la maniobra que proceda.

ACOLCHAR. Unión de los *cordones* que forman un *cabo* retorciéndolos fuertemente entre sí.

ACOLLADOR. Cabo que pasa por los ojos de las *vigotas* para tensar el *cabo* que se *engaza* en una de ellas, por ejemplo, un *obenque*.

ACHICAR. Sacar el agua de un lugar o de un barco, sea con *bombas* o con *achicador*, especie de recogedor, normalmente, de madera.

ADALA. *Dala*.

ADOBAR. Reparar o *carenar* el casco.

ADRIZAR. Situar algo en posición vertical después de haber estado torcido, como puede ser una embarcación, que ha estado *escorada* por cualquier razón.

ADUJA. ADUJAR. Recoger un *cabo* de forma ordenada para facilitar su posterior empleo. Se denominan adujas a las vueltas que se dan con el cabo. *Adujar a la holandesa*. Forma de adujar el cabo empezando de dentro a afuera.

AFERRAR. Recoger una vela y *amarrarla a suverga* de tal forma que no pueda tomar viento y ser desplegada. Por extensión, recoger y sujetar adecuadamente cualquier objeto.

AFRIZADA. *Mamparo* que cerraba la *tilla* hacia el *combés* y al que se solía dar cierta inclinación para que el golpe de mar no fuese tan violento. El mamparo se hacía con tablas entre las que se ponía una *frisa de paño* en los cantos para mejorar la estanqueidad.

AFUSTE. Estructura de madera, bien reforzada en la que se apoya una pieza de artillería. Suele disponer de algún elemento que permita modificar su inclinación así como su sujeción a la cubierta y costados del barco.

AGUADA. Provisión de agua dulce a bordo. *Hacer aguada.* Operación de cargar en tierra el agua dulce mediante vasijas manejables y los botes. El agua dulce, en general, viajaba en toneles de madera o grandes pipas de cerámica, llevando en cubierta algún tonel para su uso inmediato por la tripulación. Si el agua comenzaba a escasear, pasaba a estar bajo la custodia del despensero y del llamado *Alguacil del Agua*.

AGUAJE. La *marea* creciente, cuando es grande. Los remolinos que pueden formarse por la popa y junto al *timón*.

AGUJA. Pieza de hierro imantado en equilibrio sobre un eje llamado *chapel*, que, dejada libremente, señala el *Norte* y que se coloca en el centro de la *Rosa Náutica* para dirigir el rumbo de los barcos. También es denominada *aguja magnética*, *aguja de marear*, *brújula o compás*, entre otros nombres.

ALEFRIZ. Ranura que corre a lo largo de la *quilla*, *roda* y *codaste* en la que encaja el canto o el extremo de la primera hilada de tablas del forro del casco, denominada *traca de aparadura*.

ALETA. Pieza que forma la última *cuaderna* y que se une a los *yugos*. También se denomina *brazal*. Por extensión, todo lo situado entre el *través* y la *popa* pero más cercano a la *línea de crujía*. Se denomina *viento por la aleta* al que entra por esa zona del barco; es uno de los vientos más favorables, tanto con *velas cuadras* como de *cuchillo*.

ALGEBRISTA. Físico, médico o cirujano especializado en recomponer huesos y coyunturas.

ALGUACIL. Autoridad judicial a bordo de uno o varios barcos, normalmente, por nombramiento Real. *Alguacil Real de Armadas*. El designado para las ejecuciones judiciales a bordo de las flotas. *Alguacil del Agua*. El encargado por el despensero para el reparto del agua dulce.

ALIJAR. Aligerar pesos

ALISIOS. Vientos regulares que soplan en ambos hemisferios en la zona intertropical y que son desviados hacia el oeste por la aceleración de Coriolis, por lo que terminan soplando de Noreste a suroeste en el hemisferio Norte, de sureste a noroeste en el hemisferio Sur, sin que lleguen al Ecuador y con régimen distinto en invierno que en verano. El conocimiento somero de su existencia y régimen es lo que pudo llevar, en parte, a Colón a emprender el viaje.

ALMÁCIGA. Resina de una planta de origen oriental, muy empleada para preparar barnices e impermeabilizantes.

ALMAZARRÓN. Óxido de hierro que toma su nombre de la localidad murciana en la que se extraía, y que, también, se denomina almagre. Mezclado con grasa, se empleaba para pintar la *obra viva* de los barcos y protegerlos de las incrustaciones de plantas y animales marinos.

ALQUITRÁN. Destilado de la madera de coníferas que se empleaba para proteger tanto las maderas como la jarcia y los costados vistos.

ALTURA. El ángulo vertical que forma un astro y el horizonte.

ALUNAMIENTO. Curvatura que se da a la *relinga inferior o pujamen* de las velas con el fin de que deje salir al viento y haga trabajar la vela sin flamear.

AMADRINAR. Unir dos cosas para que se refuercen mutuamente.

AMANTES. Cabos asegurados en el extremo de un palo o verga y que provistos de un *aparejo* están preparados para efectuar grandes esfuerzos, por ejemplo, levantar los botes del agua para *estibarlos* en cubierta, o al revés.

AMANTILLOS. Cabos fijos a un palo que sirven para mantener horizontales las *vergas* ayudando a *izarlas* y *arriarlas* con las *drizas*; por lo general son dobles.

AMARRA. Se denomina así todo cabo resistente que sirve para asegurar el barco y otras embarcaciones menores.

AMPOLLETA, RELOJES DE. Nombre común de los relojes de arena, formados por dos ampollitas o redomas de cristal transparente, unidas por sus cuellos y llena de arena fina una de ellas, y que al ponerlas de pie, la arena tarda en caer de la superior a la inferior un tiempo determinado. Las normales eran de tres y de treinta

minutos, llevando varias de cada clase a bordo; era misión de los pajes el dar la vuelta al aparato pudiendo ser condenados a muy graves penas, incluso la de muerte, en el caso de no hacerlo y que el barco perdiese la hora. Se denominaba *Robar la ampolleta* pararla cuando se acercaba el paso del Sol por el meridiano para ajustar la hora local.

AMURA. La anchura del barco a la altura de la octava cuaderna de *proa*, y, por extensión, las dos partes de los costados del casco correspondientes a esa zona. También se denomina amura el cabo que sirve para asegurar la vela.

ANCLA. Artefacto de hierro forjado destinado a sujetar el barco al fondo del mar. Está compuesto de un vástago vertical, llamado *caña*, que tiene en un extremo un ensanchamiento llamado *mapa* del que salen en el mismo plano y en direcciones opuestas dos *brazos* terminados en *uñas* que faciliten su enganche al fondo. En el otro extremo tiene un ojo en el que se encuentra un anillo, también de hierro, denominada *arganeo* al que se amarra el cabo con que se la saca del fondo, llamado *cable*. Bajo el arganeo, y en un plano perpendicular al de las uñas, va situado el *cepo*, robusta pieza de madera (en esta época) de una longitud de unos dos tercios de la de la caña y cuya misión es impedir que el ancla se entierre en fango o arena dificultando o impidiendo su *levado* y recuperación.

ANCLA DE ESPERANZA. El ancla más pesada de las disponibles a bordo.

ANCLA FORNARESA o FORMALEZA. La mayor de las anclas que se llevaban a bordo y que, en general, era el *ancla de esperanza*. Solía ir estibada en el *combés* y para manejarla era preciso utilizar un *aparejo de amantes* con la *verga del treo*, o *mayor*.

ANCLA DE LEVA. La más pequeña de las que forman parte de la faena de anclas de un barco.

ANFORA. Vasija de barro destinada al transporte de líquidos y ciertos áridos. Tenían una capacidad de unos cuarenta litros, pero debido a su enorme peso y a su dificultad de estiba no eran demasiado utilizadas. El ánfora se utilizó también como unidad de arqueo.

ANCÓN. Pequeña ensenada en la que se puede *fondear*.

ÁNIMA. Interior de una pieza de artillería.

APAGAPENOL. Cabo que sirve para *cargar* una *vela cuadra* sacando el viento al llevar el paño hacia el *penol* o extremo de la verga.

APAREJO. El conjunto de *palos, velas y jarcia* necesarios para que pueda navegar una embarcación. Se dice también de toda *combinación de poleas unidas por cabos que permiten multiplicar la fuerza ejercida en un extremo*; en Física, recibe el nombre de polipasto. Son de muchas clases y, según su empleo, cada uno recibe un nombre distinto.

APAREJO DE CRUZ. El que *arbolan* ciertos barcos que tienen *velas de cruz*, o sea, *cuadras*, en su mayoría.

APAREJO DE CUCHILLO. El que *arbolan* ciertos barcos, formado por este tipo de velas.

APAREJO DE DRIZA. El utilizado para *izar y arriar* la vela mayor o *treo*. Solía estar formado por dos aparejos gemelos, uno a cada lado del palo.

APAREJO REAL. El que monta el *palo mayor* para grandes maniobras.

APAREJO REDONDO. El formado por *velas cuadradas o trapezoidales*.

APARTAMIENTO. El arco de paralelo terrestre comprendido entre dos meridianos.

APÓSTOLES. Las guías del extremo *del bauprés* que penetra en el casco.

ARAMBEL. Pieza grande de tela usada, en general, como colcha o mantel, y, también, como colgadura en ventanas.

ARBOLADURA. Se dice del conjunto de los *palos* y sus *vergas* de un barco.

ARBOLAR. Elevar, levantar para apoyar un extremo de la pieza arbolada, por ejemplo, un *mástil*, dejando en el aire el otro. *Arbolar en candela*: Situar verticalmente una pieza, como un palo del barco, es decir, sin inclinación o *caída* alguna en ninguna dirección.

ARCO TURQUESCO. Arco de poco tamaño, a diferencia de los enormes arcos ingleses y galeses, y que permitía ser disparado a caballo.

ARFAR. Alzar la *proa* el barco por efecto de la *marejada*.

ARGANEO. Argolla móvil de hierro del tamaño adecuado, situada en el extremo de la caña del ancla y a la que se *entalinga* el *cable* que sujeta el barco al ancla y que permite recuperarla.

ARQUEO. Capacidad de carga útil de un barco, diferente del *desplazamiento*, y que en tiempos de Colón era medida en *toneles* de distintas clases según los países y regiones.

ARRANCHAR. Ordenar los *pertrechos* o cualquier otro material de forma tal que no sólo no estorbe sino que no pueda deteriorarse.

ARRIAR. Bajar, hacer descender, soltar un cabo, vela o cualquier objeto que esté suspendido. *Arriar en banda*. Soltar completamente un cabo dejando de ejercer cualquier tracción.

ARRITRANCO. Aparejo con un *racamento* en la verga de *cebadera* y que permite desplazarla a lo largo del *bauprés* y *cazarla* correctamente.

ARROBA MARINA. La de treinta y dos libras, equivalentes a unos catorce kilos y medio.

ARRUMBAR.ARRUMBAMIENTO. Dirigirse hacia un punto tomando el *rumbo* procedente.

ASIENTO. La posición del *casco* de un barco a flote que permite su respuesta correcta ante el *viento* y los movimientos del *timón*.

ARTIMÓN. Denominación catalana de la *vela latina* de popa que arbolaban las *galeras*.

ASTILLA. Ángulo con el que arranca una *cuaderna* de la *quilla*, con respecto a la horizontal. Cuando este ángulo es cero se dice que las cuadernas tienen *astilla muerta* y en caso contrario, *astilla viva*

ASTROLABIO. Instrumento náutico y astronómico que permite observar la altura de un astro. Consistía en un círculo de latón graduado con una alidada giratoria en su

centro, provista de dos miras para la observación, y una plomada para mantener la verticalidad.

ATARAZANA. Lugar preparado para construir barcos, sinónimo de astillero.

ATESAR O TESAR. Tensar, tirar de un cable o cabo hasta ponerlo tenso en forma adecuada.

ATOCHAR. Empujar el viento una vela contra un palo. Por extensión, apretarse algo contra otra cosa.

AUSTRO O MEDIODÍA. En el Mediterráneo, viento del Sur.

AVALÁS. Palabra haitiana que significa chaparrón fuerte y violento de no mucha duración.

AVISTAR. Localizar por la vista otro barco o un punto de tierra.

AYUSTAR. Unir dos cabos por sus extremos para lograr otro de mayor longitud. El verdadero *ayustado* consiste en *descolchar* los *chicotes* (extremos) de los cabos en una longitud determinada para volver a *acolcharlos*, uno contra otro cuidadosamente, para que no aumenten excesivamente la *mena* de la unión. Se dice *ayustar con gorupo* cuando la unión se hace con *nudos*.

AZAFRÁN. La pala del *timón*. Suele constar de varias piezas de madera encastradas entre sí y con *la madre* o eje del timón.

AZUELA. Instrumento semejante a una azada en su forma, con el borde de acero o hierro forjado frontal afilado y con el que se desbastaban y alisaban las tablas. Las había de muy diversos tamaños, como una azada para ser manejada con ambas manos hasta las pequeñas para trabajos de precisión. Llamadas también *destrales*, siglos más tarde, fueron sustituidas por los cepillos y garlopas.

BABOR. Costado izquierdo de un barco mirando hacia *proa*.

BAIBÉN. Cabo de tres *cordones* de tres hilos cada uno, para *ligadas* de *obenques* o *gazas* de *motonería*.

BAJAMAR. Mínima altura de la marea menguante.

BAJIAL. Zona con muchos bajos.

BAJO. Piedras o arenas situadas a muy poca profundidad y que ofrecen peligro a los barcos.

BALANCE. El movimiento pendular, de lado a lado, que adquiere un barco por efecto del viento y de las olas.

BALLESTILLA. Instrumento astronómico para obtener la altura de un astro y que se dice fue inventado por Leví ben Gerson en la Provenza, denominándolo *Bastón o Báculo de Jacob*. Calcula gráficamente la cosecante del ángulo *altura* de un astro.

BALUMA. *Caída de popa* de las *velas de cuchillo*.

BANDA. Costado.

BAO. Vigas que sostienen la *cubierta* o cubiertas de un barco, situadas de costado a costado, apoyadas en *los durmientes* de las *cuadernas*. *Bao levadizo* es el que no se encastra en los durmientes sino que puede sacarse para alguna maniobra. *Bao de aire o vacío* son los que se ponen a media altura de la *bodega* para mejor aprovechar el espacio y poder circular.

BARBIQUEJO. Cabo grueso y resistente que sujeta el *bauprés* al *tajamar* de la *roda*.

BARCA. Denominación general de toda embarcación pequeña.

BARCADA. La carga que cabe en las embarcaciones auxiliares de un barco. Se calculaba que un barco debía ser cargado o descargado en 50 barcadas.

BARLOVENTO. Punto del horizonte del que viene el viento.

BARRA. Bajo de arena, a veces, apoyado en piedra, que suele formarse en la entrada de los ríos.

BARRAGANETE. Prolongación de una *cuaderna* o pieza similar que sirve como estructura para la elevación de los *costados*.

BARRICA. Recipiente de madera, de tamaño superior a unos quince litros, fabricado por el sistema de duelas de madera y aros metálicos que las sostienen. Solía haber una o dos en cubierta, con agua dulce para quien la necesitase.

BATEL. Embarcación menor, embarcada a bordo de otra mayor, como barca de ayuda para muchísimas funciones, incluido, el salvamento. En la época que nos ocupa, era un bote de unos ocho a nueve metros de *eslora*, con seis a ocho *bancos*, utilizado para toda clase de maniobras y faenas, y que, normalmente, iba a *remolque* de la embarcación principal, salvo que hubiese muy mala mar.

BATICULO. *Palo y vela latina que se colocaba a popa de la mesana para ganar más barlovento.* También se llama así la pequeña mesana que se arbola a popa del batel y embarcaciones auxiliares.

BATIDERO. *Relinga baja de una vela cuadra.*

BATIMETRÍA. Conjunto de curvas que indican una misma profundidad y cifras que la complementan formando una imagen del fondo de la mar.

BAUPRÉS. Palo principal situado *a proa del barco*, inclinado o, incluso horizontal, y que cierra la arboladura por la proa, manteniendo la tensión entre todos los palos.

BEQUES. Maderos situados *en proa*, paralelos a las *amuras* y que sirven de apoyo a los pies de los tripulantes para evacuar sus necesidades mientras se sujetan con las manos a la *tapa de regala* o a un cabo.

BERNIA. Especie de capisayo o tabardo de paño basto, muy utilizado a bordo como prenda de abrigo.

BITÁCORA. Posiblemente, derivado de habitáculo, se denominaba así a un armario pequeño en el que se guardaban las *agujas de marear*, que luego derivó en el mueble parecido al actual en el que se coloca la aguja maestra.

BITAS. Maderos que suben a cubierta desde *el plan del barco* y que, cruzados con otro, ofrecen la máxima seguridad para amarrar el *cabla* del ancla.

BOCEL. Cinta de refuerzo del casco en forma de media caña convexa.

BODEGA. Espacio libre dentro del casco para almacenaje de pertrechos y mercancías. En los barcos pequeños era uno sólo, de proa a popa, salvo algún pequeño apartado a popa como despensa. Se dividía horizontalmente mediante *falsos baos* para poder tender sobre ellos unos *enjaretados* y, así, poder aumentar la superficie de almacenaje y facilitar la circulación en el interior.

BOJEO. Acción de bojar o bojear, que consiste en rodear una isla o cabo y levantar el plano de su contorno con cuantos detalles sean importantes para la navegación.

BOLINA. Posición del barco *ciñendo* el viento para recibirlo a unas seis *cuartas* de éste.

BOMBA. Mecanismos para extraer el agua de la *sentina*. Hasta el siglo XVIII se utilizaron las mismas que los romanos sin más mejoras que la mejor estanqueidad o el ajuste de los émbolos.

BONETAS. Vela supletoria que se cosía por debajo a las principales para tomar más viento en momentos bonancibles. Se *empalomaban* pasando un largo cabo llamado *culebra* por una serie de *ollaos* abiertos en ambas velas, marcados con las letras A, M, G, P, Ave María Gratia Plena, que debían hacer coincidir.

BORDADA. Pequeños trayectos corridos por el barco en varias direcciones con el fin de permanecer en el mismo lugar prácticamente.

BORRIQUETES. Aparejo que sirve para *cazar* la *relinga de caída* de una vela grande,

BOTALÓN. Palo auxiliar que se saca por fuera de la borda para mejorar el amurado de una vela, en especial, la de mesana.

BOTE. Nombre genérico de embarcación menor, de muy variados tamaños.

BOZA. Nombre genérico de todo cabo que sujeta algo u otro *cabo*, en general, más grueso; como son los que afirman las *anclas* contra *laregala* del *castillo* y los *cables* de dichas anclas a las *bitas* de cubierta.

BRAGUERO. Aparejo con el que se sujetaban las lombardas al costado del barco y a la cubierta, formado por dos piezas, *el braguero chico* y *el braguero grande*, que

frenaban el retroceso de la pieza y volvían a ponerla *en batería*, o sea, en posición de tiro frente a *la portañuela*.

BRANDAL. El último de los *obenques*, que parte del *galope* del palo hasta la mesa de guarnición.

BRAZA. Cabo que sirve para bracear las vergas, es decir, orientarlas al viento de forma que trabajen bien y sin flamear. Medida antigua de longitud empleada sobre todo en señalar profundidades y equivalente a seis pies de Burgos o 186 centímetros, y que sigue siendo utilizada en la cartografía británica.

BRAZOLA. Maderas que forman el reborde de una *escotilla* para impedir que entre por ella el agua que pueda correr por la *cubierta* y que sirve de asiento a los *cuarteles* con que se cierra.

BREA. Destilado de maderas resineras, mezclado con sebo y otras sustancias que se emplea en el *calafateado* del casco y en el impermeabilizado de lonas, maderas, etc.

BRIOL. Cabos hechos firmes al *pujamen* para *cargar* la vela con más facilidad. El que se pone en el centro de la vela se denomina *briolín*.

BRISA. Viento que sopla de la mar hacia tierra según esta se caliente o enfríe, al contrario del *terral*. También se denomina brisa a cualquier viento suave que sople desde levante.

BROMA. Caracol cilíndrico que perfora la madera de los fondos de los barcos, llegando a inutilizarlas.

BULÁRCAMAS. Gran refuerzo que se da a los costados por el exterior del barco.

BURDA. Otro nombre del *brandal*.

BUZARDA. Grandes refuerzos interiores de la proa o la popa del barco, que unen las cuadernas con la quilla y la roda.

CABEZADA. Movimiento vertical que realiza el barco al avanzar contra la ola, clavando la proa en ella. Cuando es muy violento se denomina machetazo.

CABILLA. Vástagos de madera o metal introducidos en una tabla, llamada *cabillero*, hecho firme al costado o cubierta, donde se amarra un *cabo de labor*, en general, de las velas. En la construcción de barcos *a la romana*, pieza de madera que atraviesa la *traca* y la *lengüeta* de unión con la traca inferior, haciendo firme la unión e impidiendo su desplazamiento lateral.

CABLE. En la época de Colón, el *cable* era un fuerte cabo que une el *ancla* con el barco, pasando por el *escobén* a *cubierta* y manejado con el *cabrestante* para *levar* el *ancla*.

CABO. Cualquier “cuerda” que se utilice a bordo y de las que la mayoría tiene nombre propio. Como aforismo se dice que “ a bordo de un barco no hay más cuerdas que las del reloj y de la campana”.

CABRESTANTE. Mecanismo giratorio de a bordo, uno de los más resistentes, dedicado a grandes esfuerzos mediante cabos capaces de mover todo el barco. Formado por un eje vertical que nace en cubierta y llega hasta *el plan* del barco, puede girar mediante barras llamadas *espeques*; era normal que tuviese bajo cubierta otro tambor.

CABULLERÍA. Conjunto de los cabos de a bordo.

CACHOLA. Tablas o maderos que, en paralelo, uno a cada lado de un palo y metidos en una escotadura adecuada, permiten montar encima los *canesy canecillos* que forman el piso de una cofa.

CADENOTE. Ramal de cadena de hierro forjado que sujeta la *vigota* inferior del tensor de un obenque, y pasando a través de la *mesa de guarnición* va a empernarse al casco a la altura de *los cintones*.

CAÍDA. Orillas verticales de las velas, en las que se encuentran los *garruchos* necesarios para la maniobra. Dícese también del pequeño ángulo que suelen tener los palos con la vertical, casi siempre, hacia popa.

CAJERA. Hueco labrado en una madera para encajar otra pieza, o para instalar una roldana.

CALABROTE. *Cable* no muy grueso que suele darse en ayuda de *un ancla*.

CALAFATEAR. CALAFATE. Acción de rellenar las grietas y las uniones entre maderas del barco con *hilas de estopa* empapadas en brea caliente y fuertemente introducidas con una serie de hierros especializados, llamados *fierros*. Persona que realiza estas operaciones.

CAMPANA. Instrumento de bronce, colgado al aire libre, destinado, principalmente, a medir el tiempo de media en media hora y a llamar la atención por otras razones.

Los *piques* o golpes que se daban eran los siguientes:

GOLPES	HORAS		
I	4 ½	8 ½	12 ½
II	5	9	1
II – I	5 ½	9 ½	1 ½
II – II	6	10	2
II – II – I	6 ½	10 ½	2 ½
II – II – II	7	11	3
II – II – II – I	7 ½	11 ½	3 ½
II – II – II – II	8	12	4

Al hecho de marcar la hora se le denomina aún, *picar la hora*. A su alrededor se tejieron algunos rituales, entre los que figuraban los cantos de los pajes, como los siguientes:

Al hecho de moler (voltear) la ampolleta, los pajes cantaban⁵²⁵

Buena es la que va, mejor es la que viene,
 Una (o las que fueren) es pasada y en tres (o las que fueren) muelen;
 Más molerá si Dios quisiere;
 Cuenta y pasa, que buen viaje faça.
 ¡Ah de proa, alerta y buena guardia!

⁵²⁵ FERNÁNDEZ DURO, C.(1892) *La Nao “Santa María” en 1892*. Memoria de la Comisión Arqueológica. Madrid. Ministerio de Marina.

Al encender la luz de bitácora, o, si era necesario, la de posición, también los pajes cantaban:

La guardia es tomada;

La ampolleta muele;

Buen viaje haremos

Si Dios lo quisiere

CAN. Travesaños de madera que, puestos sobre las *cacholas*, sostienen los *canecillos*, para formar el piso de la *cofa*.

CANECILLO. Travesaños de madera que, sobre los *canes*, forman el piso de la *cofa*.

CANOA. Denominación autóctona de las embarcaciones de distintos tamaños que utilizaban los aborígenes del Caribe, y que recogió Colón. Eran construidas de un solo árbol, por lo que Las Casas las denominó monoxilas. Colón cita una *canoa esquifada*, probablemente con dos proas.

CAÑA DEL ANCLA. Vástago vertical que termina en los brazos por un extremo y en el *arganeo* por el otro, sosteniendo el *cepo* cerca de éste.

CAÑA DEL TIMÓN. Palanca de madera con la que se movía el *timón*, de tres y cuatro metros de largo.

CÁÑAMO. Planta textil utilizada desde la antigüedad para trenzar todo tipo de *cabos*. En la Edad Media y en Hispania, el más apreciado era el de Aragón, en especial, el de Calatayud.

CAPEAR. Defenderse de un *temporal* preparando el *aparejo* para grandes esfuerzos y procurando no perder el *rumbo*.

CAPITEL o CHAPITEL. Cono de piedra dura y fina, en general, ágata, en cuyo vértice se apoya la *aguja magnética* para que pueda girar libremente. Por la base, va pegado a un cartón en el que va pintada *la rosa de los vientos*.

CAR. Extremo más bajo y grueso de la *entena de mesana* en el que van firmes los *borriquetes*.

CARABELA. Barco de origen portugués, de cincuenta a cien toneladas, con una sola *cubierta* sin *castillo* ni *toldilla* y tan sólo una pequeña *tolda*. En general, arbolaban dos o tres palos, aunque, a veces arbolaban cuatro. No superaban los veinte metros de *eslora* y, según la mar en que fuesen a navegar, cambiaban *su aparejo de cuchillo* por otro *redondo*.

CARLINGA. Asiento para un palo, cortado y excavado de forma que encaje perfectamente.

CARPINTERO DE BLANCO. El que realiza todos los trabajos de carpintería excepto los de la construcción del barco.

CARPINTERO DE RIBERA. El especializado en la construcción de barcos.

CARRACA. Nave de carga del Mediterráneo, grande y pesada.

CARTA LITERARIA. Mapa descrito mediante explicaciones escritas.

CASTILLO. Parte de *la proa* que cubre la *cubierta superior*. Suele utilizarse para *arranchar* en ella los *cables* de las anclas y otros elementos de la maniobra.

CATENARIA. Curva natural que describe un cabo al suspenderlo de sus extremos, debido a su peso.

CAZAR. Tirar de las *escotas* de una vela hasta orientarla correctamente para *ceñirla* al viento.

CEBADERA. *Verga*, casi siempre, única, situada en *el bauprés*.

CEÑIR. *Bracear* el *aparejo* todo lo posible por *sotavento*, para navegar con el ángulo mínimo contra el viento.

CEPO. Madero de longitud de unos dos tercios de la de la *caña del ancla* situado en ésta por debajo del ojo del *arganeo* y perpendicular al plano de las *uñas*, con el fin de que el ancla no se entierre y se pueda *levar* con facilidad.

CERRAR DE BOCA. Acercamiento de los extremos superiores de las *cuadernas* por encima de la *cubierta principal*, que hace que la *manga* del barco, medida en cubierta, sea inferior a la medida en la *escoa*, punto de máxima curvatura de la *cuaderna*.

CHALUPA. Pequeña embarcación que se llevaba a bordo para toda clase de servicios. No solía sobrepasar los seis metros de *eslora*.

CHATA DE TUMBAR. Punto fijo de gran solidez al que se amarraban los barcos para la maniobra de *dar monte*.

CHICOTE. Extremo de un cabo, normalmente, con un *hilo de vela ofilástica* arrollados alrededor para que no se *descolche*.

CHINCHORRO. La embarcación más pequeña de las que se llevaban a bordo y que no sobrepasaba los tres metros de *eslora*.

CHUPA O CHUPETA. Construcción de pequeñas dimensiones situada a *popa*, sobre la *toldilla* y delante del *coronamiento* que era utilizada como *camarote* de mando. No sobrepasaba los diez metros cuadrados de superficie.

CINTON. Grueso madero de refuerzo alrededor del casco, por encima de la *línea de flotación*. Podían ser varios y, a veces se les daba el nombre de la moldura cuya forma tenía, como en el caso de los *boceles*.

CLAVAZÓN DE MADERA. Las espigas con que se aseguran muchas piezas a bordo.

COCA. Nave de primera categoría por su tamaño y capacidad de carga, procedente de las *onerarias* romanas y de los *knorr* vikingos, y que debía ser menor que las carracas, según las Partidas de Alfonso el Sabio. Fue una nave especialmente mediterránea.

CODASTE. Pieza fundamental de un barco, encastrada en la *quilla* en el plano vertical y que se inclina más o menos hacia *popa* según el *lanzamiento* que se quiera dar a ésta; sostiene y remata por la *popa* toda la construcción, recibiendo las *tracas del forro* que cierran el casco, atravesado por el *yugo* que une las últimas *cuadernas* y en la que va articulado el *timón de crujía*.

CODERA. *Amarra* con la que se sujeta una embarcación por la *popa*.

CODO REAL O DE RIBERA. Medida muy usada en construcción naval, equivalente a 56 centímetros.

COFA. Plataforma situada en lo alto de un palo, cercana al *galope*, para poder situar allí *serviolas* de vigilancia o combatir desde lo alto, así como servir la maniobra de las *velas de gavia* en caso de haberlas. En general estaban forradas de cuero para proteger a sus ocupantes del viento.

COLCHADO. Operación consistente en retorcer por igual todos los *cordones* de un cabo para que presente siempre la misma *mena*.

COMBÉS. Espacio comprendido entre el *castillo* o *tilla de proa* y la *tolda de popa*, equivalente, en general, al espacio central de la *cubierta* principal, donde se encuentra la *maniobra* del *palo mayor*, la *escotilla* principal de la *bodega* y se sitúan las embarcaciones auxiliares sobre sus calzos, incluso, unas dentro de otras.

COMENTOS. *Costura de tracas del casco*. Palabra muy discutida por la dificultad de leerla en el manuscrito de Las Casas: hay quien lee *comentos* y hay quien lee *conventos*, que si se tiene en cuenta la letra manuscrita del siglo XVI, se escribirían prácticamente igual.

CONSERVA. Reunión de varios barcos con el mismo destino y misión para navegar juntos, acompasando sus velocidades.

CONTINO. En el contexto del Descubrimiento, los *contininos* eran los individuos que prestaban a alguien de cierta categoría, un servicio civil, y, a veces, de armas, como escolta personal, remunerados. Colón llevó algunos *contininos* en el Segundo Viaje.

CONTRAAMURAS. Cabos que ayudan a *amurar* una vela hacia *barlovento*.

CONVENTOS. Las Casas dice que son los espacios que quedan entre *cuaderna* y *cuaderna* y *laquilla*, que deberían ir rellenos con el *lastre fijo*. En el término *comentos* se ha explicado la posible equivocación en la transcripción.

CORDA, TEMPOREJAR A LA .Colón lo utiliza en el sentido de correr bordadas para mantenerse en un lugar, en especial, de noche y sin conocer la costa. Otro significado es capear.

CORDÓN. Conjunto de *filásticas colchadas* en una determinada dirección, según el tipo de *cabo* que se quiera fabricar.

CORNAMUSA. Pieza de madera o hierro en forma de cuernos muy abiertos empotrada en un palo u otro lugar firme, que permita amarrar un cabo.

CORONAMIENTO. Fachada de un barco por popa, en general, el punto más elevado del casco, con algunos adornos y lugares para poder poner las luces, sacar *botalones* para maniobra, *gateras* para las amarras, etc.

CORRER. Navegar con la popa abierta al *viento*, con muy poca o ninguna *vela* para sufrir un *temporal*, dejándose llevar por el viento. Es lo contrario de *capear*.

CORRIENTE. Movimiento de las aguas del mar en una dirección determinada en forma permanente o cada cierto tiempo, casi siempre, según las estaciones del año. La mayoría de ellas tienen nombre propio.

COSIDURA. Unión de dos *cabos*, de *la relinga de una vela a la verga*, o de un *motón* a cubierta o al lugar en el que debe trabajar.

COSTURA. Unión de los tablones o *tracas del forro o cubierta*, con sus *lengüetas y cabillas*, o el extremo inferior de una sobre el extremo superior de otra, llamado *a tingladillo*, con las ranuras bien rellenas de *estopa* empapada en *brea caliente* hasta hacerla impermeable.

COZ. Final de un *palo*, con la forma labrada para que encaje correctamente en el *tintero* excavado en la quilla o en otra pieza resistente.

CRECIENTE. Subida de la *marea*.

CRUJÍA. Línea o plano vertical que divide al barco en dos mitades en sentido longitudinal, de *proa a popa*.

CUADERNA. Piezas que forman las costillas del casco y que soportan el *forro*. Nacen en la *quilla*, a derecha e izquierda, saliendo con un determinado ángulo, llamado *astilla muerta o viva*, elevándose , dando un punto de máxima curvatura llamado *escoa* y terminando a la altura de la *tapa de regala* o bien, continuando hacia arriba mediante los *barraganetes* para terminar de formar la *obra muerta*. En el siglo XV, las modestas dimensiones de los barcos permitían que las *cuadernas* fuesen de una sola pieza, para lo que se escogían los árboles por su forma pero, al aumentar el

tamaño de los barcos, fue preciso hacerlas de varias secciones, que recibían distintos nombres.

CUADERNAL. *Motón* de tres o cuatro *cajeras* para grandes esfuerzos.

CUADRA. Dícese del tipo de *velas* cuya forma oscila entre el cuadrado y el trapecio.

CUADRANTE. Instrumento náutico y astronómico para observar la altura de un astro, con función similar a la del astrolabio.

CUARTA. Cualquiera de los treinta y dos *rumbos* en que se divide la Rosa de los Vientos, cuya denominación procede de cuando sólo se utilizaban cuatro *vientos* y sus mitades.

CUARTEAR A LA NAVARESA o NAVARESCA. Hasta que se generalizó el cuartear *la Rosa* al “estilo de las naos” del Atlántico, donde se empleaban los nombres sajones de los puntos cardinales, en el Mediterráneo se utilizaban los nombres tradicionales de los ocho vientos, es decir, *Septentrión o Tramontana al Norte*, y *hacia la derecha*, *Greco*, *Levante*, *Siroco*, *Mediodía o Austro*, *Lebeche o Garbito*, *Poniente y Mistral o Maestro*, todos ellos, con algunas denominaciones locales.

CUARTEL. Tablones de madera con los que se cierran las *escotillas* y que después se cubren con *lonas embreadas* bien amarradas a la *brazola*.

CUARTO. Periodos de cuatro horas en los que se dividía el día a efectos de guardias de mar.

CULEBRA. Cabo con el que se *aferra* una *vela* contra su *verga*.

CUODASTE. Forma arcaica de *codaste* empleada por Las Casas y por Hernando Colón.

CUREÑA. Estructura de madera en la que se sujeta una pieza de artillería para darle cierta movilidad. Es la sucesora de los *afustes*.

CURVABANDA. Piezas que sujetan *latajamar* a la *roda*.

CURVATON. Especie de escuadra o ménsula para reforzar posiciones horizontales como las *mesas de guarnición*, o verticales, como las *portañuelas* donde amarran los *bragueros de artillería*.

DALA. Canalillo hecho de tablas de madera para conducir el agua de las *bombas* a los *imbornales*, y, de ahí, a la mar.

DAR MONTE. Maniobra consistente en tumbar el barco de *costado* sobre la playa para hacer reparaciones en la *obra viva*, mediante un traslado de pesos y la ayuda de *aparejos* que se llevan a tierra y se amarran sólidamente. Cuando se hace esta maniobra en astilleros, los puntos de amarre fijos se denominan *chata de tumbar*.

DELGADOS. Parte del *pantoque* que, llegando a proa y popa estrechándose, forma unos triángulos, también llamados *raseles*.

DEPRESIÓN DEL HORIZONTE. Inclinación de la visual dirigida al *horizonte a* causa de la altura que tiene el observador sobre el nivel del mar. Existen tablas en las que sabiendo la altura a la que se encuentra el observador se sabe a qué distancia se encuentra el horizonte.

DERIVA. El desvío del *rumbo* previsto debido a las *corrientes* o al mismo viento, al que el barco no se *ciñe* exactamente.

DERRIBO. Inclinación de los lados verticales de *las velas cuadras* por ser el *pujamen* mayor que el *gratil* alto.

DESAFERRAR. Soltar las ligaduras, sean *culebras* o *tomadores*, que sujetan una *vela* plegada a la *verga*.

DESENTALINGAR. Desamarrar el *cable* o *calabrote* del *arganeo* del *ancla* al que estaba *entalingado*.

DESPLAZAMIENTO. Volumen de agua que ocupa el *casco* de un barco puesto a flote.

DESTRAL. Herramienta de carpintería, similar a la azuela, destinada a desbastar y alisar maderas.

DIARIO DE NAVEGACIÓN. Relación diaria de cuanto acontece a bordo durante una singladura, es decir, veinticuatro horas. No fue obligatoria su redacción hasta la creación de la Casa de Contratación y, en la práctica, hasta la orden explícita del Consejo de Indias, en 1575.

DIESTRO. Lado derecho del barco, hasta que se sustituyó por estribor.

DOBLAR. Acción y efecto de pasar ante un cabo o promontorio notable.

DORMIDO. Pieza sobre la *quilla* en la que encaja la *varenga* o pie de la *cuaderna*.

DRAGANTE. Madero sobre el que reposa el *bauprés*, cercano al *palo de trinquete*.

DRIZA. Cabo con el que se *izan* las *vergas* con las velas. Puede ser sencillo o todo un aparejo según el peso que deba mover. Cada *driza* tiene su nombre en relación con la *vela que iza y arría*, aun cuando hay otras como la de la bandera.

DURMIENTE. Especie de viga lateral que une las *cuadernas* a la altura de la *cubierta principal* y en la que se encastran los *baos*.

EDAD DE LA LUNA. Días transcurridos desde el novilunio.

EMBALSAR. Meter en agua, dulce o de mar, el cáñamo o el esparto para facilitar el descortezamiento y cardado.

EMBRAGAR. Rodear y abrazar el cuerpo de algo mediante un aparejo que permita manejarlo a pesar de su forma irregular.

EMPALOMAR,EMPALOMADURA. Costura de la *relinga* con la *vaina* de la vela mediante triples o cuádruples hilos.

EMPUÑIDURA. Amarrado del *puño del gratil alto* de la vela *al penol de la verga*.

ENCAPILLADURA. Acción de introducir la gaza terminal de un cabo en un *penol*, *cuello de un palo* o un *noray* de un muelle.

ENCASTRAR. Colocación de una pieza endentada con otra de forma que no haya huelgos.

ENCERADO. *Lona* cuadrada u oblonga alquitranada para hacerla impermeable, que se usa, en general, para cerrar las *escotillas* y huecos similares de las *cubiertas*.

ENCHINAS. Cabos con los que se amarran las dos partes de una verga cuando esta no es enteriza. También se denomina *inginio*.

ENGAZAR. Introducir la *gaza* en que acaba un *cabo* en el lugar adecuado para poder *atesarlo*.

ENJARETADO. Celosía hecha de listones entrecruzados que puede soportar pesos grandes y permite que el agua escurra a través de ella. Se emplea para hacer el falso suelo de las embarcaciones o de las divisiones interiores de *las bodegas*.

ENTALINGAR. Amarrar al *arganeo* del *ancla* el *cable* de *levar* con el que se desprenderá del fondo y se subirá al barco.

ENTENA. *Verga* de *las velas de cuchillo*, como las *latinas*. Es la normal en el *palo de mesana*. Suele estar formada por dos piezas, llamadas *pena* la más alta y *car* la más baja, rebajadas para que se acoplen bien *atochadas* una contra otra y amarradas ambas con el cabo llamado *enchina*.

ENTREMICHES. Piezas de madera que rellenan el espacio entre el *durmiente* y el *trancanil*.

ENVERGUE. Distintos modos de sujetar la *vela* a la *verga* para transmitir la fuerza del viento.

ENVERGUE CORRIDO. Forma de sujetar la *vela* a la *verga* cosiendo la *relinga* al *cabo* de *empuñadura*.

ENVERGUE DE CULEBRA. Forma de envergar la *vela* a la *verga* consistente en coser la *relinga* a la *verga* mediante un cabo llamado *culebra* que va uniendo ambas dando vueltas a las dos.

ESCALA. Cualquier construcción que permita ascender y descender por ella de una forma cómoda. Las fijas, construidas de madera, con peldaños entre dos largueros, es la que, verdaderamente, se denomina *escala* y va de una *cubierta* a otra, o sus equivalentes.

ESCALA DE GATO. La formada por palos redondos o tablas con dos agujeros en sus extremos, por los que pasan los *cabos*, y que se usan para subir a los palos.

ESCALA DE TOJINOS. La formada por tablas encastradas por fuera del costado del barco y que permiten subir por ella desde la mar a cubierta.

ESCALA DE VIENTO. La de *gato* que se lleva colgada por *popa* para uso del personal del *batel* cuando éste va a *remolque*.

ESCOA. Punto de máxima curvatura de una *cuaderna*, o el punto de ésta en el que *plan* del barco tiene su *cabeza*.

ESCOBÉN. Cada una de las ventanas circulares situadas a *proa* cerca de la *roda* por las que pasa el *cable* del *ancla*. Solían estar forradas de plomo para evitar el desgaste del cable por el rozamiento.

ESCORA. Inclinação lateral del barco hacia cualquiera de los costados.

ESCOTAS. Cabo con el aparejo necesario para poder *cazar* adecuadamente los *puños bajos de las velas*.

ESCOTILLA. Abertura grande, cuadrada u oblonga, hecha en *cubierta*, para poder cargar y descargar directamente en la *bodega*. Suele estar rodeada por la *brazola*, especie de marco sobre el que se colocan los *cuarteles* que la cierran.

ESCUJILLA. Plato individual para comer, casi siempre de madera *opeltre* para evitar roturas.

ESLINGA. *Aparejo* formado por un *cabo* con piezas unidas para poder manejar pesos grandes, como puede ser un *bote*.

ESPARTO. Planta textil, en general, salvaje, utilizada normalmente para fabricar *cabos* de distintas clases.

ESPEQUE. Barra de madera o hierro portátil, que entra en unos alojamientos preparados en el *sombrerete del tambor del cabrestante* para hacerlo girar. Según el tamaño, hay entre seis y doce espeques.

ESPEJO. Cerramiento plano del *casco* por la *popa* y que termina hacia arriba en el *coronamiento*, construido con el *codaste* en su centro. En él se fijan los *guardines del*

timón, se abren las *gateras* para el paso de amarras y otros cabos de maniobra, se fija el *botalón de la vela de mesana* y *la limera* por la que pasa la *caña del timón*. En su parte más elevada y con el fin de dar luz a la *chupeta*, podía tener alguna *portañuela*.

ESPIAR UN ANCLA. Maniobra de emergencia en caso *de varada* y que consiste en *fondear* un *ancla* por la *popa* de un barco a una cierta distancia, para lo que hay que llevarla con un *bote* y, pasando *el cable* por el *cabrestante*, y *cobrar* del cable para *sacar de varada* el barco.

ESPICHE. Tapón.

ESPIGA. Terminación de una pieza de madera que permite encastrarla en una *cajera*.

ESPINGARDA. Especie de fusil de suma antigüedad.

ESTACHA. Cualquiera de los *cabos* gruesos con que se amarra un barco a tierra.

ESTAY. Cada uno de los gruesos *cabos* que sujetan los palos en dirección popa-proa y de la parte alta de un palo a la baja del delantero, incluido el *bauprés*. Cada uno recibe su nombre correspondiente, según el palo en el que nace.

ESTIBA. Colocación correcta de los pertrechos de a bordo y, en especial, de las mercancías.

ESTIMA. Los distintos sistemas para conocer la situación de un barco por rumbo y distancia recorrida.

ESTOPA. Restos de la carda e hilado del lino y algodón que se utiliza para ser introducida en las *costuras* y *calafatear*.

ESTRIBOR. *Costado* derecho de un barco, mirando *a proa*.

ESTUARIO. Desembocadura de un río en la que se nota claramente el *flujo* y *reflujo* de la marea.

FALCACEAR. Proteger el *chicote* de un *cabo* para que no se deshilache mediante un arrollado sumamente fuerte con *hilo de vela*.

FALCONETE. Pequeña pieza de artillería montada sobre las *bordas* mediante una horquilla giratoria, con un mango posterior que permitía apuntarla. Tenía un calibre de tres a cuatro centímetros y se cargaba por la culata mediante un *servidor* similar al de *las lombardas*.

FANTASÍA, PUNTO DE. Situación de un barco en la mar, calculada por estima.

FIERROS. Piezas de hierro con determinadas formas, adecuadas para su misión, como es el caso de los distintos *fierros* que usaban los *calafates* para introducir la *estopa embreada* en las *costuras* según la forma que tengan éstas. Había bastantes clases de *fierros* tales como los de *canal*, de *meter*, de *cortar*, de *sentar*, *ferrestretes*, *pitarrasas*, etc.

FIL DE RODA. Viento que viene justo por la proa.

FILÁSTICA. Hilo con el que están formados los *cordones* de un *cabo*.

FLAMEAR. Ondear una vela por estar mal orientada al viento

FLECHASTE. *Cabo* transversal y horizontal que se va anudando a los *obenques* uno a uno en toda la tabla de jarcia, para formar unos escalones que permitan subir por ellos a la cofa o *al galope de un palo*.

FLUJO. Marea creciente.

FOGÓN. Lugar donde se guisaba a bordo. Solía ser una caja de chapa de hierro o de madera forrada de hierro o ladrillos finos, abierta por tres de sus costados y con cierta cantidad de arena en el fondo sobre la que se encendía fuego después de situarla en *cubierta* bien a *sotavento* y de tal forma que no pudiese saltar ninguna chispa o ascua.

FOGONADURA. Abertura circular de las *cubiertas* por las que pasa un *palo*. Este se ajusta a la cubierta mediante piezas de cuero y lona que impiden que pueda pasar el agua.

FONDEAR. Operación de lanzar al agua una o varias *anclas* para que caigan hasta el fondo, con su *cable entalingado al arganeo* y fijen el barco en un lugar, estando éste con las *velas aferradas*. También se denomina *surgir* y *anclar*.

FORRO. Conjunto de tablas de madera que forman el exterior y el interior del barco, sujetos a *las cuadernas*.

FRANQUÍA. Situación en que queda un barco al salir de puerto o de otro lugar en el que se encontraba, en la que puede dar la vela y comenzar su viaje sin obstáculos.

FUSTA. Embarcación medieval de remo y vela, típica del Mediterráneo.

GÁLIBO. Plantillas con las que los carpinteros de ribera labran las cuadernas y otras piezas del barco, guiándose por las formas y por una serie de marcas que les permite aumentar o disminuir las piezas adecuadamente.

GALOPE. Extremo del palo por encima de la cofa.

GAÑAVETE. Pequeño cuchillo individual, que, años más tarde, fue substituido por las navajas sin punta, llamadas chicoterías.

GARBINO O GARBITO. Otro nombre del viento Lebeche que sopla del Suroeste.

GARRUCHOS. *Gazas* en las *relingas de caída* para amarrar distintos *cabos de maniobra*. Cada uno recibe el nombre de su faena, como los *de amante*, *empuñaduras*, *escotas*, etc.

GATA. Cofa.

GATERA. Abertura en el *espejo de popa*, a la altura de la *cubierta principal*, por la que se sacan las amarras necesarias para asegurar el barco por *popa*.

GAVIA. Segundas *velas* que *se largan* en cada palo, por encima del *treo* o de la de *trinquete*. Se *izan* con su *verga* y se *cazan* en los *penoles* de la *verga inferior*.

GAZA. Ojo hecho en el extremo de un cabo *ayustando* bien los *cordones* en el mismo cabo y *falcaceando* la unión; hay *gazas de encapilladura*, *de motón*, *de cuadernal*, etc.

GENOL. Arranque de la *cuaderna*, o primera pieza de las que la forman y que va encastrada en la *quilla*.

GOBERNARIO O GOBERNALLE. Timón.

GRAMPÓN. Clavo con una punta y en el otro extremo un ojo que permita pasar un cabo para fijar éste a algún sitio.

GRATIL. Lado alto de una *vela*, cuya *relinga* va *envergada* a la *verga* que corresponda.

GRECO. Viento que sopla del Noreste o Norleste.

GRUMETE. Aprendiz de marinero.

GUARDATIMÓN O VARÓN. *Cadenas* fijadas al *azafrán del timón* y acabadas en un *cabo* que penetra en la tolda por la *limera* o por las *gateras*, con el fin de que no se pierda el timón en caso de avería o accidente.

GUARDIAS DE MAR. Servicio que se presta en la mar en turnos de cuatro horas en el que alterna la mitad o la tercera parte de la tripulación con, al menos, *un maestro al mando* y *un piloto*. El tiempo se medía a bordo mediante *ampolletas* de treinta minutos, que al terminar de “moler” señalaban una campanada cada media hora. Nunca se daban más de ocho golpes de campana, cuatro dobles a las 8, a las 12 y a las 4, a la vez que los pajes cantaban diversas salomas.

GUINDAR. Elevar, subir, en especial, la arboladura.

GUINDASTE. Armadura de madera situada al pie de un *palo* que permite amarrar a sus *cabillas* o *cornamusas* la *jarcia de labor*.

GUIÑADA. Giro o desvío que da el barco, apartándose de su *rumbo* por efecto del viento o de la mar.

HAMACA. Camas colgadas que utilizaban los indígenas de Cuba y La Española. Fabricadas con una red tejida con algodón, pronto fueron adoptadas por los marinos españoles.

HEMBRAS. Pieza de hierro en forma de clavo con un ojo en su extremo que permite introducir otra pieza para que gire en su interior.

HILO DE VELA. El de cáñamo de grosor proporcionado para coser en las velas.

IMBORNAL. Agujero o canalillo hechos en los *costados* para desaguar la *cubierta*.

INGINIO. Cabo con el que se amarran las dos piezas que forman una *verga*, cuando esta no es enteriza. También se denominan *enchinas*.

ISOBATA. Línea que une los puntos de igual profundidad en una carta náutica, equivalente a las curvas de nivel de un mapa terrestre.

IZAR. Hacer subir algo mediante un cabo.

JARCIA DE LABOR. Los *cabos* que sirven para la *maniobra* de los *palos*, *velas* y otros elementos de a bordo y que no están fijos.

JARCIA FIRME. La que está fija, asegurando elementos que no se mueven.

JARCIA MENUDA. La de muy poca *mena* y que no suele formar parte de *lade labor*.

KNORR. Tipo de barco de carga, de origen vikingo, de enorme resistencia pero de defectuosa construcción, debido a la ignorancia de sus constructores sobre el empleo de ciertas herramientas que eran corrientes en el Mediterráneo. Es uno de los antecedentes de las *naos*, y, probablemente, fueron los primeros en utilizar el *timón de crujía*.

LABRAR. Trabajar la madera para fabricar la pieza deseada.

LANTEÓN. Aparejo para elevar pesos.

LANTIA. Candil o lucerna de aceite que ilumina las agujas náuticas en la bitácora.

LANZAMIENTO. Inclinación hacia afuera de la *roda* y del *codaste*.

LASCAR. Aflojar la tensión de un *cabo* y dejar que vaya corriendo

LAST. Pipas de vino en que se *arqueaban* los barcos en Valencia y algunas otras ciudades, en la Edad Media.

LASTRE. Peso que se sitúa bien asegurado en el fondo del barco para nivelarlo y darle condiciones de navegación.

LEBECHE. Viento que sopla del Suroeste.

LENGÜETA. Pieza de madera que unía las tablas de una *traca* del forro con las de la inferior, introducida en una *cajeras* excavadas en los cantos de las tablas y aseguradas a ésta mediante una *cabilla* de madera en cada *traca*. El sistema es conocido como *a la romana*, por ser así como se construían entonces los barcos de cierto calado.

LESTE. Forma de pronunciar el punto cardinal Este para evitar la posible confusión con Oeste en caso de mucho ruido.

LEVAR. Izar el ancla a bordo.

LEVANTE. Viento procedente del Este o Leste.

LIMERA. Ventana abierta en la popa por la que pasa la caña del timón.

LOMBARDA. Pieza de artillería del siglo XV, formada por un tubo de hierro forjado con duelas y asegurado por varios *zunchos*. Había dos clases de lombardas, las de avancarga y las de retrocarga, que se cargaban por la culata y se les aplicaba un jarro de pólvora, llamado *servidor*, asegurado al tubo y al *afuste* mediante cuñas de madera. Disparaban un proyectil esférico de piedra, llamado *pelota*.

LONA. Tejido de cáñamo de gran resistencia con el que se hacen las velas.

MACHINA. Grúa de gran tamaño y altura preparada para *guindar* palos,

MAESTRA. *Cuaderna* principal del barco.

MAESTRAL O MAESTRE. Viento que sopla del Noroeste.

MALLO O MALLETE. Martillo pequeño usado en varios oficios, como los *calafates*, también llamado *maceta de golpe*.

MANDARRIA. Mazo de gran peso y tamaño para maniobras de emergencia.

MANGUEROTE. Mangueras de lona embreada o cuero para rellenar las pipas de agua de la *bodega* desde la *cubierta*.

MAMPARO. Tabique interior de un barco.

MAPA DEL ANCLA. Extremo inferior de la *caña*, ensanchado, de donde salen los brazos.

MARCHAPIÉS. *Cabo* que, partiendo del *penol* llega hasta el centro de las *vergas*, o a lo largo del *bauprés*, quedando colgado mediante piezas intermedias, que permiten hacer de él una especie de pasillo por el que andar para realizar determinadas maniobras. También recibía los nombres de *guardamozos* o *guardamancebos*. La finalidad era permitir que un hombre estuviese de pie contra la verga para poder recoger o largar la vela con una mano, sujetándose con la otra.

MAREAS. Movimiento periódico de las aguas del mar, dos veces al día en nuestras latitudes, debido a los movimientos del Sol y de la Luna. Ambos movimientos reciben distintos nombres tales como *creciente*, *flujo*, *entrante*, en la subida y *menguante*, *vaciante*, *reflujo* o *saliente* en el descenso.

MARISMA. Zona de tierra muy llana que hace que se inunde una gran superficie en las subidas de la marea. También se denomina estero y es un nicho ecológico de enorme importancia.

MARTEIOLO O MARTOLOGIO. Regla triangular de origen portugués, que permite calcular gráficamente el apartamiento del meridiano para facilitar el cálculo de la situación por estima.

MASTEL. Lo mismo que *mástil* o *palo*, y, en general, con sentido de *palo mayor*.

MASTIL. Véase *palo*.

MEDIODÍA. Viento que sopla del Sur.

MENA. Circunferencia de un cabo.

MENESTRETE. Hierro con el que se hacen salir las cabezas de los clavos, similar al llamado *pie de cabra*.

MEOLLAR. Hilo grueso formado por tres o cuatro *filásticas* para forrar otros *cabos*.

MERIDIANA. El paso del Sol por el meridiano que determina la hora del lugar.

MERLÍN. Cabo más grueso que la *piola* y menos que el *baibén*. Se forma con tres *filásticas* alquitranadas.

MESA DE GUARNICIÓN. Tablones unidos por sus cantos y encastrados en el *costado* del barco, apoyados sobre *curvatones*, y que tienen el objeto de abrir el ángulo de los *obenques* que se tensan mediante las *vigotas*, sujetas a la *mesa de guarnición* por los *cadnotes*.

MESANA. El palo situado más *a popa*.

MISTRAL. Viento que sopla del Noroeste.

MOLER LA AMPOLLETA. Esperar que se vacíe la parte superior del reloj de arena para darle la vuelta y dar la campanada

MOLINETE. *Cabrestante* de eje horizontal, situado, en general, entre el *trinquete* y el *mayor*.

MORTAJA. Espacio excavado en una madera para poder introducir otra.

MORTERO. Pieza cilíndrica de madera o metal en cuyo interior se colocaba la *aguja magnética* y éste, a su vez, en la *bitácora*. Cuando, casi un siglo más tarde, Cardano inventó el sistema de suspensión actual, lo que se colocó en él fue el *mortero* con la *aguja* dentro.

MOSTACHO. Cada uno de los *cabos* que van del *galope del bauprés* al costado del barco para mantenerlo firme: son el equivalente a los *obenques*.

MOTÓN. Caja ovalada de madera que encierra una roldana o varias y que con otra similar forma un *aparejo* con distintas finalidades. Según el número de roldanas se denomina *motón de un ojo, de dos o de tres*, aun cuando, a partir de tres y si es de gran tamaño, se denomina *cuadernal*. También se distinguen por su forma de ser aplicados tales como *motón de rabiza, limpio, de gaza, de gancho, de retorno, etc.*

MOTONERÍA. Conjunto de todas las piezas utilizadas para guiar la dirección de los esfuerzos y multiplicar éstos, como son las *pastecas*, *motones* y *cuadernales*, sean fijos o móviles.

MUELLE. Construcción efectuada al borde de la mar y que permite situar un barco completamente pegado a tierra para distintas maniobras como la carga y descarga, las reparaciones o el embarque de personas. Puede ser de piedra y tierra o sobre pilotes de madera y, en cualquier caso, ha de tener en cuenta la variación de la altura de las mareas.

NAO. Denominación genérica de los barcos de carga a partir de unos ciento cincuenta o doscientos *toneles de arqueo*, y capaces de navegar con casi toda mar. Se desarrolló a partir de las naves onerarias romanas, dando las *cocas* y tomando elementos de los *knorr* vikingos. Una variante muy importante fueron las enormes *carracas* mediterráneas, que también viajaron a América en alguna ocasión, muy lentas y difíciles de maniobrar. A partir del Descubrimiento se desarrolla con rapidez sobre el modelo de nao lo que se llamará *galeón*.

NAVEGAR DE BOLINA. Posición del *aparejo* de forma tal que el barco *ciña* el viento de la mejor manera, sin *flamear*. En general, y para *aparejos de cruz*, son unas seis *cuartas* a partir de *proa* pero ésta cifra es sumamente variable, dependiendo sobre todo, de las características del barco. Los barcos con *aparejo de cuchillo* *ciñen* muchísimo más.

NERVIO DE EMPUÑIDURA. *Cabo* muy resistente fijado con *grampones* a la cara alta de la *verga* y en el que va *envergada* la *vela*.

NOCTURLABIO. Instrumento náutico que permite saber las horas de la noche mediante la posición de diversas estrellas.

NORAY. Pieza robusta de piedra o hierro fundido empleada para amarrar las embarcaciones con algún tipo de rebaje que impida que se *zafen* las amarras.

NORLESTE. Forma de pronunciar la palabra *noreste*, para evitar equivocaciones en caso de mucho ruido.

NUDO. Las distintas formas de tomar vueltas a un *cabo* para asegurarlo a un punto fijo o a otro cabo. Hay clasificados más de tres mil nudos aunque los corrientes no pasan de cien.

NÚMERO AUREO. Es el ciclo lunar de Metón, de diecinueve años, en cada uno de los novilunios coinciden en los mismos días.

OBENQUE. *Cabos gruesos alquitranados* que sujetan el *palo mayor* a los *costados* del barco. Los *obenques fijos* van *encapillados al cuello del palo y a la mesa de guarnición* mediante un *aparejo de vigotas* que actúa como tensor. En la época de Colón sólo llevaban obenques los palos mayores.

OBENQUILLO. *Obenques desmontables* y tensables según venga el viento para afirmar el *trinquete* y *el mesana*. También son llamados *obenques volantes*.

OBRA MUERTA. La parte del *casco* que sale del agua.

OBRA VIVA. La parte del *casco* que va sumergida.

OLLAO. Ojal efectuado en una *vela* para el paso de *cabos* con distinta finalidad. Con el fin de que no se desgarre el tejido se reforzaba en todo su perímetro mediante costuras o cuero.

OREJAS DE BURRO. Forma de navegar de los barcos de *aparejo latino o de cuchillo*, con el viento por la popa y dando una vela a cada *banda*.

ORINQUE. Cabo del que se amarra un extremo al *mapa* o al *arganeo* del *ancla* y el otro a una *baliza* o flotador para señalar donde está el *ancla* cuando el agua no lo permite.

ORZAR. Ceñir.

OSTA. *Cabos* con los que se *iza o arría* el extremo de *popa* de la *vela de mesana* y que van afirmados al *galope* de dicho *palo*.

OSTAGA. *Cabo* que sujeta una *verga* contra el *palo* en el que va izada.

PAIREAR. PAIRO. Colocación de las *velas* de forma tal que el barco no se desplace en ninguna dirección, al quedar compensados los empujes.

PAJE. Criados muy jóvenes, casi niños, que se embarcaban bajo el cuidado de alguien para aprender el oficio de marinero y que, entre otros menesteres, solían tener el de cuidar los *relojes de ampolleta* para moler(darles la vuelta a tiempo) y dar las campanadas correspondientes mientras cantaban las coplillas casi reglamentarias.

PAL. *Linguete del cabrestante*, o cualquier mecanismo que impide que lo que gira sobre un eje pueda hacerlo hacia atrás.

PALANQUÍN. *Cabos dobles* utilizados para *cargar* los *puños* de las *velas mayores*.

PALMEJAR. Madero de construcción que va uniendo *cuadernas* a distintas alturas por el interior del *casco*, y sobre los cuales descansan los *falsos baos*.

PALO MAYOR. El situado hacia el centro del barco, de mayor altura y que *arbola* la *verga* y su *vela mayor*, también llamado *treo* o *papahígo*. Solía *arbolar* una *segunda vela* llamada *gavia*. Es el elemento fundamental de la propulsión del barco, yendo fijado por *obenques* y *estayes* fijos.

PALO DE MESANA. El situado más a *popa*, que, normalmente armaba una *vela de cuchillo* que sirve para mantener el barco *arrumbado* compensando la *deriva* introducida por el viento. Solía estar afirmado mediante *obenquillos volantes* o móviles.

PALO DE TRINQUETE. El situado más a *proa*, de los que salen verticales de la *cubierta*. Solía *arbolar* una sola *vela*, llamada también *trinquete*, e iba afirmado mediante *obenquillos*. Su misión era tanto la propulsión como mantener el rumbo.

PANTOQUE. Fondo exterior del barco.

PAÑOL. Cualquier recinto cerrado en el interior del barco que sirve para almacenar unos objetos o productos determinados, como el *pañol de velas* o *de víveres*.

PAÑOS. Cada una de las piezas de tejido de lona, cosidos entre ellos, que forman las velas.

PAPAHIGO. Otro nombre del *treo* o *vela mayor*.

PARCELARIO. Borrador o sección de un mapa.

PASTECA. *Motón de un solo ojo*, que puede tener abierto un costado para facilitar el paso del *cabo* que va a trabajar en él.

PATRÓN DE CORTE. Plantillas con la que se cortaban las piezas de las *velas*.

PECIO. Restos de un naufragio, hundidos.

PELOTA. Esfera de piedra utilizada como proyectil por la artillería más antigua.

PELTRE. Aleación de estaño con la que se fabrican platos, escudillas, vasos y cazos, que no tuvieran que exponerse al fuego.

PENA. Parte superior o trasera de la *entena de mesana*, opuesta al *car*.

PENDURA. Dícese de algo que está colgado, por ejemplo, un *ancla* durante la faena de *levar*, *está a la pendura*.

PENOL. Extremo de una *verga*, labrado en forma tal que permita el amarre de las *empuñaduras* de las *velas* y de los *aparejos* necesarios para maniobrarla.

PERTRECHOS. Todo material de a bordo, consumible o no, incluidos los víveres y el agua, necesario para que el barco se haga a la mar.

PESO MUERTO. Lo que pesa un barco, completamente vacío.

PICAR. Cortar algo a golpes de hacha, como un *palo*, un *cable*, etc. *Picar la hora* es señalarla mediante campanadas.

PILOTO. El marino que sabía mantener un *rumbo* y estimar una distancia para situarse sobre un *mapa*, así como situarse por algunas estrellas. Colón debió llevar dos en cada barco aunque no se ha logrado saber el nombre de todos.

PINZOTES. Piezas de hierro del timón que penetran en las *hembras* del *codaste* y permiten su giro.

PIOLA. *Cabo* fino, blanco o alquitranado, formado por tres hilos *colchados* al revés que el *baiben*.

PIPERÍA. Conjunto de botijas y pipas de barro que se llevaba a bordo.

PIQUE. Primera *varenga* en forma de Y griega y que empieza a formar los *delgados*.

PIQUE DE CAMPANA. Se llama así a cada golpe de la *campana* de a bordo para indicar la hora o cualquier otro tipo de aviso. Los toques de hora están explicados en el término *campana*.

PIQUE DE CAÑONAZO. Se dice de la columna de agua que levanta un proyectil de artillería que no ha dado en el blanco al chocar contra el agua.

PLAN. Parte inferior y más ancha del fondo del barco en *la bodega*, entera o ambos lados de la *quilla*. Su apoyo contra las cuadernas se denomina *cabeza*.

PLEAMAR. Altura máxima que alcanza la marea en cada crecida.

PLUMA. Grúa de puntal.

POAS DE BOLINA. Cada uno de los tres o cuatro *ramales* de un *cabo* que tira así de casi toda la *relinga de caída de una vela cuadra* para ayudar a *ceñir*.

PONIENTE. Viento que sopla del Oeste.

POPA DE ESPEJO. La que presenta un aspecto plano.

POPA REDONDA. La que tiene ese aspecto debido a la curvatura de las tracas.

POPA. Extremo trasero del barco.

PORTA. Cualquiera de las ventanas o aberturas que se hacen en los *costados* o *en popa* para distintas finalidades.

PORTAÑUELAS. Pequeñas aberturas hechas en los costados, así como sus cierres, para sacar por ellas la artillería.

POSAPIÉS. Lo mismo que marchapiés.

POZO DE SENTINA. Espacio dejado en el punto más bajo de la *sentina* para poner la boca de la manguera de las bombas para extraer el agua de fondo.

PROA. Parte delantera de un barco.

PROPAO. Especie de barandilla situada cerca del *palo mayor* y, a veces, también del *trinquete* en la que se amarra parte de la *jarcia de labor* de estos palos.

PUJAMEN. *Relinga* baja de una *vela cuadra*, también llamado *batidero*.

PUNTAL. Una de las dimensiones fundamentales de un barco, consistente en la altura que media entre el *plan* y la *cubierta principal*.

PUNTO DE FANTASÍA. Denominación que recibía la situación de un barco en la Edad Media y el Renacimiento.

PUÑOS. *Gazas* que forma la *relinga* de una *vela* en sus esquinas y que son llamados *puños de empuñadura* los situados en los extremos del *gratil alto* y *puños de escota* y *de amura* los del *pujamen*.

RACAMENTO.RACA. Anillo de hierro o collar de bolas de madera llamado *vertellos* que corren a lo largo de un palo para llevar y traer algo sujeto a esa pieza, como puede ser una *verga*.

RASEL. Parte del *forro* hacia el final de la *proa* y de la *popa* en la que el *pantoque* casi desaparece por debajo de los *delgados*.

REATAS. Fortísimas ligaduras que se daban a los palos, sobre todo, cuando no eran enterizos, para mantener su integridad. Aunque no era una norma fija, se daban seis vueltas desde la *fogonadura* cada diámetro del palo.

REFLUJO. Marea bajante.

REGALA. Tablón que remata la *borda* sobre los extremos de las *cuadernas* o de los *barraganetes*. Al conjunto se le llama *tapa de regala*.

REMO. Pala de madera de distintas formas, con mango más o menos largo con la que se propulsa una embarcación

REMOLQUE. Acción y efecto de arrastrar algo sobre el agua, en especial, un barco, o bien, el *cabo* con el que se efectúa.

RELINGA. Cabo que rodea completamente una *vela*, *empalomado* (cosido) a la *vaina* de ésta y formando cuantos *puños* y *gazas* sean necesarios para la *maniobra de la vela*.

RESTRINGA. Línea de rocas o coral, de gran tamaño, que se extiende cerca de la costa y que, en general, vela, presentando un grave peligro para la navegación, caso de no estar señalizada.

REZÓN. *Ancla* de pequeño tamaño que llevan las embarcaciones menores y que suele tener *tres o cuatro uñas*. En general, se denominaba *fierro*.

ROL. Lista de la *tripulación* de un barco, cuyo nombre proviene de *rollo*, cuando se escribía en pergamino y este se enrollaba.

SALVADERA. Recipiente para contener el salvado con el que se secaba la tinta después de escribir.

SARDINETA. Cabo fino de tres filásticas de dos hilos, que se colchan y se les da *sobrevuelta*.

SAULA. Cabo fino de tres *cordones* de a tres hilos, fabricado manualmente con *meollar*, muy similar al *baibén* o a la *sardineta*.

SEBO. Grasa animal empleada para proteger las maderas de los *fondos*, después de bien limpios.

SENTINA. Parte más baja del interior de un barco, o sea, el fondo de la *bodega* directamente sobre la *quilla* y los *genoles* de las *cuadernas*, adonde caen todas las aguas sucias y que es preciso bombear afuera.

SEPTENTRION. Viento que sopla del Norte.

SERVIDOR. Especie de jarro de hierro con un asa, lleno de pólvora, que se encajaba por la culata al tubo de la pieza de artillería, con la pelota ya dentro del tubo, y que se aseguraba al *afuste* mediante cuñas de madera.

SIERRA DE LARGOS. La de gran longitud manejada por dos hombres y con la madera en vertical para poder obtener piezas largas, cortando al hilo.

SIERRA TRONZADORA. La preparada para cortar maderas de través.

SINGLADURA. Veinticuatro horas de navegación o un día, o parte de éste si es el primero o el último de un viaje. También se llama singladura al recorrido efectuado en esas veinticuatro horas. Durante años se discutió si las *singladuras* comenzaban a las doce de la noche o del mediodía. Hoy se cuentan desde las 0 horas.

SINIESTRO. Lado izquierdo del barco, hasta que se substituyó por *abor*.

SIROCO. Viento que sopla del Sureste o Surl este. También es llamado *jaloque*.

SOCAIRE. A resguardo del viento.

SOMBRERETE. Remate de multitud de piezas, por lo general, de madera, que las cubren por encima.

SONDA o SONDALEZA. *Cabo* que lleva un peso en un extremo y es usado para saber la profundidad existente. El peso, que muchos años después fue llamado *escandallo*, suele untarse con *sebo* para que saque una muestra del fondo.

SOTAVENTO. Lugar del horizonte hacia el que va el *viento*.

SURGIR. *Fondear*, lanzar al agua las *anclas* para dejar el barco sujeto al fondo.

SURESTE. Viento que sopla del Sureste

SURLESTE. Forma de pronunciar la palabra Sureste para evitar errores en caso de mucho ruido.

TABAL. Barrica de madera de muy poca altura en relación con su diámetro, empleada especialmente para envasar salazones.

TABLAZÓN. Conjunto de tablas de madera que forman una superficie, como la *cubierta*.

TABLA DE JARCIA. El conjunto de obenques de un costado de cualquier palo.

TAJAMAR. Tablón sujeto a la roda por fuera para reforzarla y hendir las aguas.

TALÓN. Parte inferior de algo, a veces, sobresaliente como lo suele ser el *timón* con respecto a la *quilla*.

TANGÓN. Botalón que se apoya en el costado horizontalmente y que se emplea para atracar alguna embarcación pequeña o para cazar los puños de alguna vela

TEMPOREJAR A LA CORDA. En el sentido en el que lo indica Colón significa mantenerse al paio o corriendo bordadas muy cortas, aunque en otros casos puede significar ponerse a la capa.

TERRAL. Viento que sopla desde tierra hacia la mar, condicionado por la topografía terrestre, por efecto del calentamiento y enfriamiento de la tierra, con horarios muy regulares e intensidad variable según las estaciones del año y la nubosidad existente.

TILLA. Parte de proa de la nao, resguardada por una ligera cubierta y que sirve de almacén.

TIMÓN. Tabla vertical situada a *popa* del barco en la línea de crujía y articulada en el *codaste* que sirve para dirigir el barco en la dirección deseada.

TIMÓN DE ESPADILLA. El empleado antes del siglo XIII, consistente en un gran remo situado a un costado lo más a popa posible.

TINTERO. Orificio excavado en la madera de la *quilla* en el que entra la *coz* de un *palo*.

TOJINO. Tacos, barrotes o tablas de madera empotrados en el *costado* del barco para formar una *escala* y acceder a él.

TOLDA. Parte de *popa* del barco, cubierta por la *toldilla*, único lugar a cubierto de un barco de aquella época, excepto la *bodega*.

TOLDILLA. Cubierta de la *tolda*, sobre la que se levanta la *chupa* o *chupeta* del capitán.

TOMADOR. *Cabo* que sirve para *aferrar* una *vela* contra la *verga*, pasándolo alrededor de ambas y amarrándolo consigo mismo, a diferencia de la *culebra*, que es un *cabo* único que va arrollándose a lo largo de *la vela* y *la verga* juntas.

TONELES DE ARQUEO. Forma de calcular la *cabida útil* de un barco, que en Castilla se hacía por toneles.

TONELES MACHOS. Unidad de arqueo utilizada en Castilla y en casi toda Hispania. Se conocen como *toneles machos de Cantabria*, que equivalían cada uno a dos pipas de 27 ½ arrobas, con una equivalencia de unos 630 kilos.

TRACA. Hilera de tablones del *forro del casco*.

TRACA DE APARADURA. La primera de las hiladas de tablones que se encaja en el *alefriz de laquilla*.

TRAMONTANA o TRAMUNTANA. Viento que sopla del Norte.

TRANCANIL. Tablón que recorre todo el perímetro de la *cubierta* por ambos costados, formando como un marco en el que encaja la *tablazón*. Se monta con una pequeña inclinación para facilitar la salida hacia los imbornales del agua que pueda correr por cubierta.

TRASTABILLAZO. Palabra onomatopéyica que se aplica a los golpes que puede sufrir un barco y, en especial, el *timón*.

TREFILAR. Trenzar las *filásticas* o los *cordones*, *colchándolos* adecuadamente para fabricar un cabo.

TREO. *Vela mayor* de una *nao*, también llamada *papahígo*.

TRINCADO A SON DE MAR. Forma de *aferrar* todos y cada uno de los *pertrechos* de a bordo con el fin de asegurarlos.

TRINQUETE. Palo situado a *proa* del mayor, su *verga* y *vela*.

UÑA. Terminación de los *brazos* de las *anclas* con el fin de engancharse al fondo marino.

VAINA. Doble que se hace a la lona de una *vela* en todo su perímetro y en la que se *empaloma* (cose) la *relinga*.

VARAR. Dar con el barco en tierra.

VARENGA. *Cuadernas* de más a *proa*, de las que algunas van sobre la *roda* y no sobre la *quilla*.

VARON. Guardatimón.

VELA CUADRA. La que tiene forma cuadrada u oblonga.

VELA DE CRUZ. La que cruza el *palo* en el que va *izada* en el sentido de la *manga*.

VELA DE CUCHILLO. En general, velas triangulares, muy aptas para ceñirse al viento.

VELA DE GAVIA. La que se iza sobre la mayor o sobre la de trinquete.

VELA DE TRINQUETE. La mayor de las que se izan en el palo trinquete.

VELA LATINA. La triangular envergada en entena.

VELA. Pieza de lona que se emplea para propulsar el barco ante la fuerza del viento.

VELERO. El encargado de cortar y coser las velas.

VERGA. Palo transversal al que se sujeta una vela, y, que, sujeto a un mástil transmite el empuje del viento al barco.

VERIL. Profundidad de un punto del fondo marino.

VERTELLOS. Esferas de madera perforadas en un diámetro y atravesadas por un cabo que forma un anillo un anillo que resbala con facilidad a lo largo de un palo, llevando una raza para sujetar una verga.

VIENTO A FIL DE RODA. El que entra de proa.

VIENTO A UN DESCUARTELAR. El que entra a unas seis o siete cuartas de la
`proa

VIENTO DE BOLINA. El que llega entre seis y ocho cuartas de la popa.

VIENTO DE EMPOPADA. El que entra por la popa.

VIENTO POR EL TRAVÉS. El que entra por el costado a unas ocho cuartas

VIENTO POR LA ALETA. El que entra a unas tres o cuatro cuartas de la popa.

VIENTO POR LA AMURA. El que entra a unas tres o cuatro cuartas de la proa.

VIENTOS LARGOS. Los que pueden soplar durante mucho tiempo continuamente, como los oceánicos, contra los vientos mediterráneos que son mucho más variables.

VIGOTA. Especie de *motón* plano con tres agujeros por los que pasan los *acolladores* destinados a tesar los *obenques*, que terminan en una *gaza* que *encapilla* en una *vigota*, estando la otra sujeta a la *mesa de guarnición* mediante los cadenotes.

VIROTE. Palo central de la *ballestilla*.

VOLADO DE LA TOLDA. Cubierta de la *tolda*.

VOLTEJEAR. Correr *bordadas* para aprovechar el viento escaso tratando de ganar *barlovento*.

YUGO. Pieza que une las *cuadernas de aleta*, cerrando el casco.

ZAFAR. Soltar o desembarazar algo.

ZAPATA. Pieza situada debajo de la *quilla* para resguardarla del fondo.

ZARPAR. *Izar* el *ancla* que estaba *fondeada* liberando al barco de la sujeción.

ZIZIGIA. *Mareas* máximas que se producen dos veces al año cuando entran en conjunción, o alcanzan una posición muy próxima el Sol y la Luna.

ZUNCHO. Aro de hierro para impedir que algo circular pueda abrirse.