

L u i s M i g u e l C o í n C u e n c a

Una travesía de 20 días a 2 rumbos que cambió el mundo



SERVICIO DE
PUBLICACIONES
UNIVERSIDAD
DE CÁDIZ

Una travesía de 20 días a dos rumbos que cambió el mundo

LUIS M. COÍN CUENCA



Universidad
de Cádiz

Servicio de Publicaciones
2003

Coín Cuenca, Luis Miguel

Una travesía de 20 [sic] días a dos rumbos que
cambió el mundo / Luis Miguel Coín Cuenca. — Cádiz:
Universidad, Servicio de Publicaciones, 2003. — p.180

ISBN 84-7786-871-9

1. América — Descubrimiento y exploración. 2.
Colón, Cristóbal, (1451-1506)-Viajes. I. Universidad de
Cádiz. Servicio de Publicaciones, ed. II. Título

910.4 (7/8)

© Servicio de publicaciones de la Universidad de Cádiz
Luis Miguel Coín Cuenca

ISBN: 84-7786-871-9

Deposito legal: CA-556/03

Diseño: Cadigrafía

Maquetación y fotomecánica: Produce

Imprime: Imprenta Vistalegre

UNA TRAVESIA DE 20 DIAS A DOS RUMBOS QUE CAMBIÓ EL MUNDO

ÍNDICE

PROLOGO

La necesidad de comparar el primer viaje de Colón con el de una verdadera carabela que siguiera su ruta	9
---	---

CAPITULO I

Lo que sabemos sobre Cristóbal Colón y su primer viaje a América. Las capitulaciones de Santa Fe. La carta a Santángelo	11
---	----

CAPITULO II

El escenario geográfico. Técnicas y conocimientos de navegación de la época. Documentos y conocimientos que presentó Cristóbal Colón a los Reyes antes de su primer viaje	19
---	----

CAPITULO III

El escenario socio-político. Porqué no era creíble para los expertos la propuesta de Cristóbal Colón	31
--	----

CAPITULO IV

Llegada a Palos de la Frontera. Dificultades para obtener las carabelas y tripulaciones que viajarían en secreto a las Indias	43
---	----

CAPITULO V

Salida de Palos de la Frontera hacia las islas Canarias. Navegando hacia las islas Canarias. Problemas con la carabela Pinta	49
--	----

CAPITULO VI

Salida de San Sebastián de la Gomera. Comienzo de la travesía del océano. Las instrucciones de navegación	61
---	----

CAPITULO VII

La verdadera ruta seguida. La doble contabilidad de la distancia y los rumbos	69
---	----

CAPITULO VIII

Despistando a los portugueses y al mundo entero. Las calmas de viento. El paralelo de los 19 grados. Cambio de rumbo	81
--	----

CAPITULO IX

Oscurecimiento de la estima. El cambio de rumbo. Trasplante de datos náuticos y oceanográficos	93
--	----

CAPITULO X

Mar llana y pajaritos de río. Mar en calma y pajaritos imposible de ver en medio del océano	99
---	----

CAPITULO XI

El primer intento de retorno de la nao Santa María. Cumplida la navegación de las instrucciones de Colón	115
--	-----

CAPITULO XII

La carta de navegar que usó Colón en su primer viaje. De acuerdo con la estima de Colón, de Martín Alonso y los pilotos estaban en la zona donde deberían estar las primeras islas	121
--	-----

CAPITULO XIII

La primera isla avistada y después perdida. El primer avistamiento de tierra a los 20 días de navegación	133
--	-----

CAPITULO XIV

En busca de la tierra firme. El segundo avistamiento de tierra a los 26 días de navegación	137
--	-----

CAPITULO XV

Colón pierde el mando de la expedición. El tercer avistamiento de tierra a los 32 días de navegación. La carta náutica de Colón parece ser falsa	145
--	-----

CAPITULO XVI

El plazo de los tres días. Justificación de la veracidad de la carta de navegar de Colón	153
--	-----

CAPITULO XVII

Colón descubre América y recupera el mando. Cuarto y definitivo avistamiento: San Salvador a los 37 días de navegación	165
--	-----

EPILOGO

Las rutas de los 4 viajes de Colón a América	169
--	-----

BIBLIOGRAFÍA	173
--------------------	-----

Para saber con más exactitud los conocimientos náuticos que Cristóbal Colón manifestaba tener de forma muy parcial en su Diario del primer viaje, y también su hijo Fernando en la Historia del Almirante; nos era imprescindible disponer de una verdadera carabela con la que pudiéramos realizar el mismo viaje que Cristóbal Colón hizo hace ya más de quinientos años. De esta manera podríamos confrontar los datos náuticos que aparecen en las anotaciones de los Colón, padre e hijo, con los de los tratados españoles de navegación de la época colombina y con nuestra propia experiencia de marino durante la navegación de la carabela réplica colombina. De esta triple confrontación de datos saldrían una gran cantidad de hechos náuticos debidamente contrastados y que nos proporcionarían la información marítima completa sobre Cristóbal Colón que todavía hoy no conocemos.

Como hasta la fecha del año de 1988, no se había reconstruido ninguna réplica de carabela colombina que reuniera las excelentes cualidades náuticas que todos los especialistas de la época colombina confirman sobre ella; fue por lo que nos decidimos a estudiar en profundidad el barco y después reconstruimos una a tamaño natural y repetimos el primer viaje de Cristóbal Colón a América.

El resultado de esa navegación, realizada en el año de 1990 con la carabela Niña de Cádiz tripulada por alumnos y profesores de la Universidad de Cádiz, junto con la consiguiente confrontación de datos náuticos con el primer viaje de Cristóbal Colón, es lo que vamos a tratar de contar en los capítulos que siguen:

- CAPITULO I.— Lo que sabemos sobre Cristóbal Colón y su primer viaje a América.
- CAPITULO II.— El escenario geográfico.
- CAPITULO III.— El escenario socio-político.
- CAPITULO IV.— Llegada a Palos de la Frontera.

CAPITULO V.-	Salida de Palos de la Frontera hacia las islas Canarias.
CAPITULO VI.-	Salida de San Sebastián de la Gomera.
CAPITULO VII.-	La verdadera ruta seguida.
CAPITULO VIII.-	Despistando a los portugueses y al mundo entero.
CAPITULO IX.-	Oscurecimiento de la estima.
CAPITULO X.-	Mar llana y pajaritos de río.
CAPITULO XI.-	El primer intento de retorno de la nao Santa María.
CAPITULO XII.-	La carta de navegar que usó Colón en su primer viaje.
CAPITULO XIII.-	La primera isla avistada y después perdida.
CAPITULO XIV.-	En busca de la tierra firme.
CAPITULO XV.-	Colón pierde el mando de la expedición.
CAPITULO XVI.-	El plazo de los tres días.
CAPITULO XVII .-	Colón descubre América y recupera el mando.
EPILOGO.-	Las rutas de los 4 viajes de Colón a América.

CAPÍTULO I

LO QUE SABEMOS SOBRE CRISTÓBAL COLÓN Y SU PRIMER VIAJE A AMÉRICA

Las Capitulaciones de Santa Fé. La carta a Santángelo.

Cuando han pasado ya más de quinientos años del descubrimiento de América por Cristóbal Colón al servicio de los Reyes Católicos de España, casi todo el mundo piensa que sobre el descubrimiento de América no queda nada por saber y que los acontecimientos importantes son perfectamente conocidos y están totalmente comprobados.

Sin embargo, y en contra de esa opinión generalizada nosotros pensamos, con toda humildad, que todavía nos quedan muchas dudas razonables por despejar sobre el inicio y desarrollo de ese gran acontecimiento de la navegación oceánica, y también de la historia de Andalucía, de España, de Europa, de América y del Mundo.

Cristóbal Colón realizó en el año 1.492 la travesía oceánica en 20 días.¹

“Señor... vos escribo esta, por la cual sabréis como en 20 días pasé a la Indias con la armada que los Ilustrísimos Rey y Reina nuestros señores me dieron”

Después navegó entre las islas Antillas hasta que a los 36 días llegó a la isla de San Salvador de las Bahamas donde hizo el primer desembarco y la toma de posesión de la isla para Castilla. Pero como tuvo 3 días de calmas a la salida de las islas Canarias, realmente necesitó 33 días de navegación en tocar tierra en la otra parte del Atlántico, como consta en el ánimo que venía dentro de la carta citada anteriormente y en el propio Diario de Navegación.

¹ Colección de los viajes y descubrimientos que hicieron por mar los españoles desde fines del siglo xv. Edición Don Martín Fernández de Navarrete. Tomo I. Madrid 1825. Pág. 167. Carta del Almirante Cristóbal Colón escrita al Escribano de Ración de los Señores Reyes Católicos. 15 febrero-14 marzo 1493.

En este su primer viaje de descubrimiento Cristóbal Colón llevó una doble contabilidad, que él mismo reconoce en su Diario de Navegación, donde escribió que su cuenta corta era falsa y la larga verdadera²:

"Por manera que escribió por dos caminos aquel viaje, el menor fue el fingido, y el mayor el verdadero."

Todavía no sabemos a ciencia cierta los verdaderos conocimientos de Colón sobre las tierras americanas antes de su primera travesía del Océano. Todavía no sabemos con seguridad el rumbo real seguido por Colón y su flotilla en ese primero y principal viaje. Y tampoco conocemos los acontecimientos náuticos, debidamente contrastados por personal técnico, que efectivamente sucedieron y que de hecho cambiaron para siempre la historia de la Tierra. Y que fue, sin duda, el hecho más importante para la humanidad después del nacimiento de Jesucristo, según frase famosa del historiador López de Gómara.³

La razón fundamental que ha ocasionado cierta confusión en el conocimiento de los aspectos náuticos del primer viaje del descubrimiento de América fue, en nuestra modesta opinión, el desarrollo de los pleitos judiciales entre los herederos de Cristóbal Colón y la Corona de Castilla.

Cristóbal Colón consiguió de los Reyes Católicos unos privilegios tan fantásticos y desorbitados aparentemente por descubrir el camino marítimo más corto de Castilla para las Indias a través del Océano, que hasta hoy en día, tiempo de abundancias y fortunas inesperadas, nos parecen un cuento de hadas.

Estos enormes privilegios pedidos y concedidos por los Reyes Católicos, en la austera y sobria Castilla, a Cristóbal Colón sólo por su palabra de haber descubierto islas y tierras firmes en las Mares Océanas, contra la opinión de los mejores cosmógrafos y expertos navegantes de España y Portugal, fueron recogidos puntualmente en las Capitulaciones de Santa Fe, y son los siguientes:

- 1.- Ser nombrado Don.
- 2.- Ser nombrado Almirante de la mar Océana. De por vida para él, y después de muerto para sus herederos perpetuamente.
- 3.- Ser nombrado Virrey de todas las islas y tierras firmes de las Mares Océanas

² Obra citada en nota anterior. Pág. 3. Pág. 14.

³ Historia General de las Indias. Francisco López de Gómara. Ed. Espasa-Calpe, Tomo I. Pág.1.

- 4.- Ser nombrado Gobernador General de todas las islas y tierras firmes de las Mares Océanas
- 5.- La décima parte de los impuestos reales que se obtuvieran en todas las islas y tierras firmes de las Mares Océanas.
- 6.- La octava parte de los beneficios de las armadas, pagado el octavo de su costo, que comerciaran con todas las islas y tierras firmes de la otra parte de las Mares Océanas.⁴

Hay que tener muy en cuenta, para entender bien esta Capitulación, que a pesar de la primera impresión de magnificencia y excesiva concesión o gracia reales; el documento de las capitulaciones recalca en cada una de ellas que esas islas y tierras firmes deberán ser descubiertas, o lo que es lo mismo, ganadas e incorporadas a la Corona de Castilla por su mano o industria.⁵

"Por cuanto vos, Christoval Colón, vades por nuestro mandado a descubrir y ganar, con ciertas fustas nuestras e con nuestras gentes ciertas islas en tierra firme en la mar Océana... por vuestra mano e industria."

Solamente después de conseguido todo eso, que no es poco, Cristóbal Colón sería titulado: Noble, Almirante, Virrey, Gobernador General, y cobraría la décima parte de los impuestos reales y la octava parte de los beneficios de las flotas.⁶

"Es nuestra merced e voluntad que vos, el dicho Christoval Colón, después que hayáis descubierto e ganado las dichas islas e tierra firme en la dicha mar Océana o qualesquiera dellas, que seáis nuestro almirante e viso-rey y gobernador en ellas."

Cristóbal Colón descubrió y ganó para Castilla, bajo este espléndido, pero riguroso contrato- concesión, las islas de las Bahamas, Cuba, Haití, Puerto Rico, y las islas de los Caribes o Antillas Menores. Y en la Tierra Firme aproximadamente la parte de costa de Centroamérica comprendida entre Honduras y Panamá, y en Sudamérica la parte de costa que abarca desde las Guayanas hasta Venezuela.

⁴ Capitulaciones del Almirante Don Cristóbal Colón y Salvaconductos para el Descubrimiento del Nuevo Mundo. Pág. 16,17,21,22. Reproducción Facsimil. Diputación Provincial de Granada. 1980.

⁵ Libro de los Privilegios del Almirante Don Cristóbal Colón (1.498). Edición Don Ciriaco Pérez-Bustamante de la Real Academia de la Historia. Madrid, 1951. Pág. 41. Carta de Privilegio de 30 de abril de 1.492.

⁶ Libro de los Privilegios del Almirante Don Cristóbal Colón. Obra citada en nota anterior. Pág. 41: "Carta de Privilegio de los Reyes Católicos de 30 de abril de 1.492."

Y Cristóbal Colón fue Don, Almirante, Virrey y Gobernador General de todas esas islas y tierras firmes de la otra parte del Océano ganadas para Castilla bajo su dirección. Por sus grandísimos servicios a la Corona de Castilla sus Reyes le confirmaron y aumentaron también sus grandísimos privilegios concediendo todos los cargos de Colón con carácter permanente y hereditarios para sus descendientes.⁷

"E vos podáis en adelante llamar y titular don Christoval Colón, e así vuestros hijos y sucesores en el dicho oficio y cargo se puedan titular y llamar don e almirante y viso-rey y gobernador de ellas."

Como consecuencia de los graves problemas ocasionados por su mala gestión y administración de justicia en el gobierno de su Virreinato, Don Cristóbal Colón fue traído preso a Castilla, apartado temporalmente de los cargos de Virrey y Gobernador General y mantenido honorablemente con sus títulos en la corte castellana junto a sus reyes.⁸

..."Por manera, que la dicha gente cobre lo que le fuere debido, y no tenga razón de quejarse."

A la muerte de Don Cristóbal Colón, en el año de 1506, le sucede en el cargo de Almirante su hijo Don Diego Colón, pero no en los otros cargos a los que también aspiraba. Después de casado con la sobrina del Duque de Alba, Don Diego se sintió con fuerzas suficientes para atreverse a solicitar al Rey de Castilla todos los cargos de su padre, el primer y gran Almirante del Océano. Consiguió del Rey Don Fernando gran parte de lo pedido para él, y su influyente esposa Doña Maria de Toledo; ser nombrado Almirante de las mares Océanas, y Gobernador de todas las islas y tierras firmes descubiertas y ganadas por su padre, y enviado con una poderosa flota castellana a Santo Domingo a ejercer estos cargos.⁹

"Instrucción del Rey Católico D. Fernando V al Almirante D. Diego Colón para ir a Gobernar a la Isla Española. 3 de mayo de 1509."

⁷ Libro de los Privilegios de Don Cristóbal Colón. Obra citada en nota anterior. Pág. 41-42". Carta de Privilegio de los Reyes Católicos de 30 de abril de 1492.

⁸ Colección de los viajes y descubrimientos que hicieron por mar los españoles desde fines del siglo xv. Don Martín Fernández de Navarrete. Tomo II. Madrid 1825. Pág. 243. "Num. CXXXII. Cédula mandando al Comendador Bobadilla, Gobernador de las Indias, que averigüe la gente que había en ellas a sueldo de sus Atezas, les liquide cuentas y pague de las rentas de allí. 30 de mayo de 1500.

⁹ Obra citada anteriormente. Tomo II. Pág. 327.

Después de varios años de permanencia en la Española, fue también denunciado al Rey por mala gestión y administración en su gobernación de las Indias. Don Diego Colón fue llamado a la Corte Castellana y privado del cargo de Gobernador General de las Indias por el Rey Carlos I de España y Quinto de Alemania.

La reclamación judicial de don Diego Colón contra la Corona de Castilla, iniciada en el año de 1508, fue presentada en el año de 1511¹⁰ pidiendo el cumplimiento íntegro de las Capitulaciones de Santa Fe otorgadas a Cristóbal Colón, iniciarán un pleito judicial que durará en la parte principal más de veinticinco años. En el año 1534, la sentencia de Dueñas reconoce el Título de Almirante para los sucesores de Cristóbal Colón perpetuamente, pero no los de Virrey y Gobernador.¹¹

"Fallamos que debemos declarar y declaramos que el dicho Don Diego Colón y sus sucesores en el dicho oficio de almirantazgo son almirantes perpetuamente en el mar Océano de las islas y Tierra Firme de las Indias pertenecientes a la Corona de Castilla."

Esta sentencia fue apelada por la parte colombina:¹²

"En nombre de don Luis Colón vuestro almirante virrey y gobernador de las Indias y de los otros sus hermanos y consortes digo que mi parte han apelado de la sentencia."

La sentencia de Valladolid de 1536 cierra la parte principal de este pleito colombino. A los herederos de Don Cristóbal Colón se les reconoce el título de Almirante a perpetuidad y en cambio los títulos de Virrey, Gobernador General y otros derechos menores son compensados con títulos nobiliarios y una cantidad determinada de dinero en efectivo. Esta sentencia judicial, como es natural, tampoco fue del agrado de los herederos de Cristóbal Colón. Como consecuencia de la judicialización del descubrimiento de América se formaron dos bandos de intereses y de opinión. De una parte estaban los colombinistas (apoyados por la nobleza en general), y por la otra parte estaban los realistas (apoyados por las instituciones públicas oficiales). Ambas partes defendían sus intereses, como es lógico con la mayor fuerza posible, tratando de conseguir pruebas escritas y testimonios favorables para ganar en el procedimiento judicial.

¹⁰ Historia de las Indias. Fray Bartolomé de las Casas. Obra citada anteriormente. Tomo II. Cap. XLVII, XVIII, XLIX. Págs. 114 - 122.

¹¹ Pleitos Colombinos. Escuela de Estudios Hispano-Americanos de Sevilla. Tomo VIII. Sevilla, 1967. Pág. 3.

¹² Obra citada anteriormente: Pág. 55.

Lo lamentable de esas situaciones, como es bien sabido, es que una vez metidos en el pleito, una de las partes o ambas, bien por decisión propia o por malos consejos de los defensores, procuran y tratan por todos los medios de destruir las pruebas en contra y en la medida posible desacreditar a los testigos contrarios. Y generalmente se pone más empeño en estas reprobables acciones precisamente cuanto más beneficios están en juego. Y a más beneficios, como es bien sabido también, más conflictos.¹³

Mientras vivió D. Cristóbal Colón nunca ocultó que era extranjero, incluso él mismo declara por escrito que era nacido en Génova en la institución de su Mayorazgo, con fecha de 22 de febrero del año de 1498.¹⁴

"Siendo yo nacido en Genova les vine a servir aquí en Castilla y les descubrí al Poniente de tierra-firme las Indias y las dichas islas sobredichas."

El problema del lugar de nacimiento de Don Cristóbal Colón les debió surgir a sus herederos cuando leyeron que el fiscal de la Corona, en el proceso hasta la sentencia de Sevilla de 1511, pretendía arrebatarles los enormes privilegios ganados por su insigne padre, argumentado, que de acuerdo con la legislación castellana vigente no se podían transmitir de padres a hijos los cargos de administración de justicia. Y sobre esta ley otra de Alcalá en la que se declaraba que cualquier donación o concesión real no valga y quede sin efecto si se hiciera a favor de persona extranjera.¹⁵

"Si la donación o enajenación se hiciere en persona no natural ni vecino del reino o extranjero en tal caso la donación o enajenación de las dichas cosas no vale ni debe ser guardada...Aunque fuera para siempre e para sus herederos no valió ni se debe guardar."

Para aumentar más el conflicto de intereses, el fiscal de la Corona, en las probanzas de 1.535, trató de demostrar que más mérito que el propio Cristóbal Colón, tuvieron Martín Alonso Pinzón y los demás capitanes, pilotos y marineros españoles en el descubrimiento de las Indias.¹⁶

¹³ La Historia del Almirante. Hernando Colón. Ed. Luis Arranz. Madrid, 1984. Pág. 22.

¹⁴ Colección de los viajes y descubrimientos que hicieron por mar los españoles desde fines del siglo XV. Obra citada anteriormente. Tomo II. Pág. 228: "Porque sea servicio de Dios Todopoderoso y raíz y pie de mi linaje y memoria de los servicios que a sus Altezas he hecho..."

¹⁵ Pleitos Colombinos. Escuela de Estudios Hispanoamericanos. Sevilla, 1967. Tomo I. Págs.15-21.

¹⁶ Pleitos Colombinos. Escuela de Estudios Hispanoamericanos. Tomo VIII. Págs. 79, 80.

"Digo que lo que en las Indias e islas del mar Océano fue descubierto desde su principio no fue por la industria e mano del dicho Colón antes fue por industria e mano de otros que primero lo inventaron y sacaron de mas origen... y eran sabios en el arte del navegar y criados en aquella costa."

Esta pretensión a todas luces excesiva del fiscal Villalobos dio pie para que Hernando Colón escribiera la Historia del Almirante, su padre, cargando las tintas contra todos los Pinzones, todos los pilotos, todos los marineros y hasta contra todos los pobres grumetes españoles. Así Hernando Colón quitaba a mansalva los méritos de todos los de una parte del descubrimiento (los marinos españoles) y se los daba en abundancia desbordante a la otra parte (su propio padre). Hernando Colón se convierte en juez y parte interesada de forma tan habilidosa que consiguió hacernos olvidar este importantísimo detalle en su ameno pero interesado relato.

La copia del Diario del primer viaje de Colón a América, que necesariamente debieron proporcionar los herederos de Cristóbal Colón a fray Bartolomé de las Casas para que lo publicara en la Historia de las Indias, que estaba escribiendo por estas fechas, también presenta este mismo e interesado defecto.

Vistas así las cosas, en principio, parecería ya tarea imposible el rastrear la verdad a partir de unos documentos tan parcializados y "arreglados" por una y otra parte de los interesados en el Pleito Colombino.

Sin embargo, si tomamos a la ciencia y técnica náutica del arte de navegar, del que los navegantes y cosmógrafos españoles y portugueses fueron maestros, como herramienta de medida y comprobación de toda la documentación correspondiente a ambas partes en litigio; a nuestro modesto entender, consideramos que sí aparecerían suficientes datos y pruebas tan evidentes e irrefutables que no nos quedaría ninguna duda sobre los principales acontecimientos náuticos de la gran empresa del descubrimiento de América. Ni sobre la verdadera y secreta ruta que siguió Cristóbal Colón en su primer viaje. Ni tampoco sobre los auténticos conocimientos que tenía Colón de las islas y tierra firme de América antes de emprender su principal viaje con las tres carabelas y los marinos españoles.

La documentación fundamental que vamos a estudiar profundamente y confrontar con la ciencia y técnica náutica, de la época colombina y actual, es la siguiente, por orden de importancia:

- 1.- Carta de Cristóbal Colón a Luis De Santángel. Este importe documento es el primero que apareció impreso en siete ciudades europeas en el mismo año de la vuelta de Cristóbal Colón de su descubrimiento de las Indias en el año 1.493. Es el único documento del que tenemos garantías plenas de ser un documento original sin alteración, y por tanto puede ser considerado prueba plena.
- 2.- Los Pleitos Colombinos: Declaraciones de marineros y gentes relacionadas con el mundo marítimo de ambas partes desde 1.509 hasta 1536. Este documento presenta las declaraciones supuestamente interesadas de cada bando. Pero estas declaraciones pueden ser fácilmente contrastas con los tratados del arte de navegar.
- 3.-El diario de Cristóbal Colón del Primer viaje, extractado por fray Bartolomé de las Casas. Es documento de parte interesada. La ventaja para nuestro estudio es que ambas partes tenían una copia del original y por tanto no podían excederse en su manipulación o alteración.
- 4.- Historia de las Indias, de fray Bartolomé de las Casas, que es parte interesada en la causa colombina, pero trata de ser lo más objetivo posible a pesar de su devoción por Cristóbal Colón.
- 5.- Historia General de Indias de Gonzalo Fernández de Oviedo. Es partidario de la causa de la Corona, pero trata de ser justo con Cristóbal Colón.
- 6.- Historia del Almirante de Hernando Colón, hijo legítimo de Cristóbal Colón, que resulta de una parcialidad total a favor de su padre, como es natural y lógico. Pero como narra todos los hechos, náuticos y no náuticos nos sirve perfectamente para contrastarlo con los demás documentos náuticos de que disponemos.
- 7.- Espejo de Mareantes, de Alonso de Chaves. Piloto Mayor de la Casa de Contratación de Sevilla Tratado de Navegación de la época colombina.
- 8.- Regimiento de Navegación de Pedro de Medina. Cosmógrafo y Piloto Mayor de la Casa de Contratación de Sevilla. Tratado de navegación de la época colombina.
- 9.- Itinerario de navegación de Juan Escalante de Mendoza. Que fue Capitán General de la Armada y Flota de Nueva España.

CAPÍTULO II

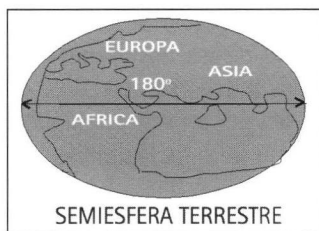
EL ESCENARIO GEOGRÁFICO DE LOS VIAJES COLOMBINOS

Técnicas y conocimientos de navegación de la época. Documentos y conocimientos que presentó Colón a los Reyes antes de su primer viaje.

Desde la época romana el conocimiento geográfico más avanzado sobre la forma y extensión del mundo estuvo representado por Ptolomeo de Alejandría, que vivió hacia el año 150 de nuestra Era. En su gran obra titulada Geografía, y que los árabes llamaron Almagesto, recogía todo el saber geográfico de forma matemática desde la antigüedad hasta sus días. En la Geografía se daban en coordenadas terrestres, latitud de unas 8.000 ciudades o puntos de interés geográfico y longitud de 180 de ellos.

Hasta el fin de la Edad Media estos conocimientos geográficos fueron considerados por los eruditos cristianos y musulmanes, como los más exactos y comprobados de todos los tiempos.¹

Según nos explica Ptolomeo en su libro; el mundo tiene forma de esfera, de los 360 grados de circunferencia, aproximadamente 180 grados corresponden a los continentes Europa, Asia y África y los otros 180 grados son de agua del mar Océano.²



Sin embargo, Ptolomeo al fijar los aproximadamente 180 grados de masa terrestre no terminaba la costa oriental de Asia por lo que la masa terrestre debía ser algo mayor de 180 grados de circunferencia terrestre.³

Figura 1 de la semiesfera terrestre

¹ Historia del arte y ciencia de navegar. García Franco, Salvador. Madrid, 1947. Tomo I, Pág.126. Tomo II. Pág. 20-25.

² Geographicae enarrationis. Ptolemaei Alexandrini Claudii.

³ Geographicae. Obra citada anteriormente. Libro VIII.

El propio Ptolomeo nos informaba en su Geografía como los datos referentes a las posiciones de las ciudades y los demás lugares importantes los conocía por las informaciones que le daban los navegantes.⁴ De acuerdo con su mapamundi, en el que las orientaciones de las costas se corresponden apreciablemente con la realidad náutica, se demuestra que navegaban por el

mar Mediterráneo, por el Océano Atlántico desde el Mar del Norte hasta el golfo de Guinea, por el océano Indico desde África Oriental hasta la costa occidental de la península malaya. Pero de esos navegantes que informaban a Ptolomeo ninguno había pasado del estrecho de Malaca, como demuestra su mapamundi en que la costa oriental de Asia es desconocida y por esa razón no la representa Ptolomeo.⁵

Fue Marco Polo⁶ el primer europeo, del que tengamos constancia escrita, que navegó por las aguas de los mares de China, Indochina, la India y hasta la entrada al golfo Pérsico. Marco Polo navegó en barcos chinos y con pilotos chinos por sus propios mares y también refiere que vio mapamundis de estos marinos⁷, pero que no copió ni tomó apuntes detallados de ellos porque no pensaba entonces que iba a poder salir de China y escribir sobre aquellas tierras y gentes.⁸

A partir de la publicación del libro de Marco Polo, en el año de 1298, los conocimientos geográficos muy generales de una parte de las costas de Asia oriental fueron posible para los europeos cultos, gracias a que éste describió el viaje de retorno por mar desde China hasta la entrada del golfo Pérsico, dándonos los rumbos y distancias aproximados del mismo en su libro de las Indias.

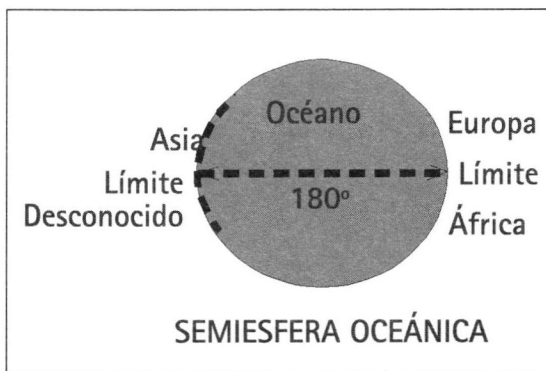


Figura 2 de semiesfera marítima

⁴ Geographicae enarrationis. Obra citada anteriormente. Libro I. Pág.13.

⁵ Geographicae enarrationis. Obra citada anteriormente. Mapamundi. Libro VI. Tabula VIII.

⁶ El libro de las Maravillas. Marco Polo. 1298. Ediciones Generales Anaya. Madrid, 1983.

⁷ El libro de las Maravillas. Obra citada anteriormente. Pág. 370.

⁸ El libro de las Maravillas. Obra citada anteriormente. Pág. 10.

El primer mapamundi ampliamente divulgado que incorporaba a lo conocido por Ptolomeo los conocimientos del libro de Marco Polo sobre las costas de China e Indochina fue el de Henricus Martellus Germanus, que lo hizo en Florencia en el año de 1489. Además incluía en su mapamundi los perfiles de las costas occidentales de África incluido el paso de Buena Esperanza, aunque muy deformado, por no ser bien conocido todavía.⁹

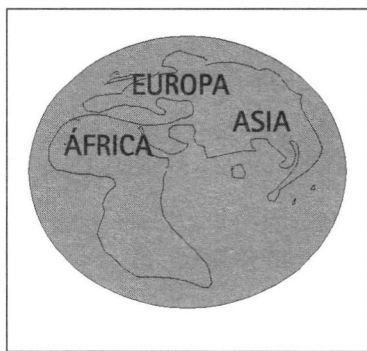


Figura 3 de mapamundi

Incluida la información de Marco Polo en los mapamundis de la época de Cristóbal Colón, la distancia entre el Occidente europeo y el oriente asiático seguía considerándose por los eruditos en torno a medio mundo, es decir los 180 grados de esfera, unos 20.000 kilómetros.

Las carabelas eran las embarcaciones más apropiadas de la época para las exploraciones. Navegaban a una velocidad media de 50 leguas por día,¹⁰ que son aproximadamente 12,3 kilómetros por hora. Para navegar 20.000 kilómetros con una carabela serían necesarios 67,5 días con muy buen viento favorable. Aunque nunca se habían hecho travesías tan largas lejos de costa, estaban dentro de la autonomía de las carabelas y naos españolas y portuguesas. El problema principal para la travesía era que los vientos del medio del Océano eran totalmente desconocidos y no se tenían mapas marinos del centro del Océano, para saber si era navegable o estaba infestado de peligrosos arrecifes, ni tampoco de las costas de la parte oriental de Asia.

En este estado de la cuestión aparece Cristóbal Colón con un mapamundi hecho por el mismo afirmando y certificando que se podía navegar entre Europa y Asia por el poniente fácilmente, y que la distancia era, contrariamente a los aproximadamente 20.000 kilómetros según Ptolomeo, de solamente 4.443 kilómetros (750 leguas):

⁹ Atlas de Colón y los Grandes Descubrimientos. Kenneth Nebenzhal. Ediciones Magisterio. Madrid. 1990. Pág. 17.

¹⁰ Memoria del Reinado de los Reyes Católicos. Obra citada. Pág. 329.

"Muchas veces les había dicho que no esperaba tierra hasta tanto que no hubiesen caminado setecientas cincuenta leguas al occidente de las Canarias."¹¹

Y que esta distancia podía ser navegada por las carabelas en solamente 15 días, a razón de 50 leguas por día, con buen viento.

Cristóbal Colón aportaba argumentos de poca consistencia científica para justificar su absoluto convencimiento de que existiera tan corta distancia de Occidente hasta Oriente navegando a través del Océano, que tanto en Portugal, como luego en España y más tarde en Inglaterra y Francia fueron rotundamente rechazado.¹²

Los fundamentos naturales que presentaba consistían fundamentalmente en los siguientes: Que todas las tierras y aguas del mundo constituían una esfera navegables desde occidente hasta oriente por el océano, la autoridad de los escritores aprobados como Ptolomeo que dividía por la mitad la tierra y la mar, y Marino de Tiro que antes había dividido la tierra en dos tercias partes y las aguas en un tercio de esfera, que suponían 16.650 Km. de navegación, y aún no se había llegado al fin del oriente por lo que este debía estar más cercano a las islas de Cabo Verde, y además citaba a Alfagrano que dio al grado una extensión de 56 millas árabes y $\frac{2}{3}$, haciendo el tamaño de la tierra mucho menor que los otros autores. Por último Cristóbal Colón recurrió al profeta Esdrás y a San Agustín y San Ambrosio para concluir que la tierra tenía siete partes, de las cuales seis eran de tierra y una sólo de agua. Esta séptima parte de Océano le corresponde 51,4 grados que son aproximadamente 5.700 kilómetros:

"A esto trae una autoridad de Esdras del 31 libro suyo, adonde dice que de siete partes del mundo seis son descubiertas y la una es cubierta de agua, la cual autoridad es aprobada por Santos."¹³

De estas razones principales Cristóbal Colón deducía que desde las islas Canarias hasta las primeras islas de Oriente había 750 leguas (4.443 Km.) y a la tierra firme del Poniente 1.110 leguas (6.516 Km.), según la estima de su Diario

¹¹ Historia del Almirante. Hernando Colón. Obra citada. Pág.108.

¹² Historia del Almirante. Obra citada anteriormente. Pág. 62-86.

¹³ Colección de los viajes y descubrimientos que hicieron por mar los españoles. Obra citada. Tomo I, Tercer viaje de Cristóbal Colón. Pág. 261.

de navegación.¹⁴ Estas razones defendidas con mucha vehemencia y absoluta seguridad produjeron en las comisiones de expertos navegantes y cosmógrafos gran hilaridad y muchas burlas que a pesar de su gran descubrimiento de una nueva ruta y de la conquista de lo que parecían las Indias mortificaron a Colón hasta su propia muerte. .

"Todos aquellos que supieron de mi empresa con risa le negaron burlando."¹⁵

Cristóbal Colón presentaba un mapamundi hecho por su mano, desafortunadamente perdido, en el que de acuerdo con sus explicaciones anteriores, la distancia estimada del primer viaje y su propio escudo de armas concedido en 1493

"Porque esta figura, según está blasonada en este cuarto es de la manera que se pueden significar estas Indias."¹⁶

se reducía la extensión del Océano hasta una cifra tan extraordinariamente pequeña como aproximadamente 6.500 Km., y se representaban las costas orientales de Asia con dos tierras firmes: la del Poniente orientada de Norte a Sur, y la del Mediodía orientada de este a Oeste:

"Esta Española, en el lugar más conveniente y mejor comarca para las minas de oro y de todo trato a sí de la tierra firme de acá, como aquella de allá del gran Cán."¹⁷



Figura 4 de escudo de Colón según Oviedo

¹⁴ Colección de los viajes y descubrimientos que hicieron por mar los españoles. Obra citada anteriormente. Pág.19. Suma de todas las distancias navegadas hasta la fecha.

¹⁵ Cristóbal Colón. Textos y Documentos completos. Ed. Consuelo Varela. Madrid,. 1982. Pág. 253: Carta a los Reyes. de fecha 1501.

¹⁶ Los viajes de Colón. Gonzalo Fernández de Oviedo. Madrid, 1944. Pág. 50.

¹⁷ Capitulaciones del Almirante Don Cristóbal Colón. Obra citada. Pág. 21 Carta a Santángelo. Cristóbal Colón. Obra citada. Pág.5-10: Colección de los viajes y descubrimientos que hicieron por mar los españoles. Obra citada: tomo II. Bula de Alejandro VI a los Reyes Católicos. (Original en el Archivo de Indias de Sevilla). 4 mayo de 1493. pág. 33. "Omnes insulas et terras firmas inventas et inveniendas, detectas, et detegendas versus Occidentem et meridiem." Traducido al castellano (todas las islas y tierras firmes halladas y que se hallaren descubiertas, y que se descubrieren hacia el Occidente y Mediodía).

De la forma en que en el cuarto inferior izquierdo se representa el Nuevo Mundo descubierto por Cristóbal Colón es de la misma forma aproximada que lo representa Juan de la Cosa en su Carta marina hecha en el Puerto de Santa maría en el año 1.500.¹⁸

De esta forma la representa también el mapa de Martín de Waldseemüller que publica en 1507 tomados los datos de Américo Vespuchi que sería nombrado Piloto Mayor de la Casa de Contratación de Sevilla y desde antes tenía una buena relación con Cristóbal Colón.¹⁹

El propio Cristóbal Colón, ya casi al final de su vida, se encarga de aclararnos de que fuente procedieron sus conocimientos sobre las islas y tierras firmes de la otra parte del Océano; y llana, simple y humildemente escribe en carta a los Reyes de fecha 1501: que de nada le sirvieron ni los mapamundis ni las ciencias ni las autoridades sino que su conocimiento fue por revelación del Espíritu Santo.²⁰

Cristóbal Colón que no era hombre docto, pero si muy astuto, de buen ingenio, y experto en el arte de navegar de acuerdo con la mayor parte de las personas que lo conocieron o lo trataron personalmente.²¹

"Cristóbal Colón, hombre de muy alto ingenio sin saber muchas letras, muy astuto en el arte de la cosmografía del repartir el mundo."

y de acuerdo también con su propio testimonio.

"Muy altos Reyes: de muy pequeña edad entré en la mar navegando y lo he continuado hasta hoy."²²

Conocía de forma aproximada, antes de efectuar su primer viaje, los perfiles de la costa oriental de Centro-América y Norte de Sudamérica además de la posición de las principales islas del mar Caribe y sus distancias desde las islas

¹⁸ Atlas de Colón y los grandes descubrimientos. Kenneh Nebenzhal. Pág. 31

¹⁹ Atlas de Colón y los grandes descubrimientos. Obra citada. Pág. 65.

²⁰ Cristóbal Colón. Textos y Documentos completos. obra. citada. Pág. 253, 255.

²¹ Memoria del reinado de los Reyes Católicos. Obra citada. Pág. 269,270: Historia General de las Indias. Francisco López de Gómara. Obra citada. Tomo I. Pág. 38, 39. "Comenzó de pequeño a ser marinero, oficio que usan mucho los de la ribera de Génova. Después fue maestro de hacer cartas de navegar por donde le nació el bien. No era docto Cristóbal Colón, más era bien entendido."

²² Textos y documentos completos. Cristóbal Colón. Obra citada. Carta a los Reyes. Cádiz o Sevilla, 1501. Pág. 252.

Canarias o las de Cabo Verde. Y las conocía con tanta exactitud como la de los mejores pilotos de aquella época.

Cristóbal Colón estaba dando información bastante aproximada del Océano Atlántico y de las distancias y rutas de navegación a islas de Centro-América y a la tierra firme de Centro-América y del Norte de Sudamérica. Su error consistió en identificarlas con las Indias y demás tierras asiáticas. Justamente esta fundamental consideración era por la que todas las comisiones de expertos concluían, con toda la razón del mundo como ahora ya sabemos, tildándolo de hombre fantasioso.

En dimensiones y medidas actuales la máxima distancia navegando Este a Oeste entre África (cabo Ghir, Marruecos) y América (Jacksonville, Florida) es de 6.900 kilómetros.

La distancia entre la isla del Hierro (Canarias) y la península de Florida (Palm Beach) es de 6.105 kilómetros.

Desde la isla del Hierro hasta la isla de Martinica (Pequeñas Antillas) la distancia es de 4.662 Km. al rumbo verdadero del 250.

Y por último la menor distancia es la de la isla Brava (islas de Cabo Verde) hasta la isla Martinica, que es de 3.885 Km. al rumbo verdadero 270.²³

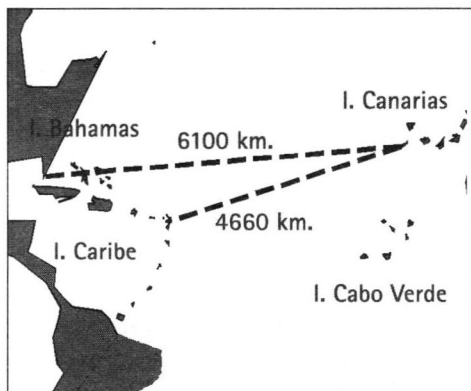


Figura 5 esquematizada de distancias de Canarias a América

Además de estas distancias y rumbos muy aproximados a esas islas y costas de Centroamérica, Cristóbal Colón también conocía antes de su primer viaje los vientos y corrientes que soplaban en el medio del Océano Atlántico. Y También que era navegable, es decir que no había arrecifes por el medio. Por esta fundamental razón ordena cambiar el aparejo latino (velas triangulares) de las carabelas Pinta y Niña por redondo (velas cuadradas), más apropiado y seguro para

²³ Carta Náutica número 191. Océano Atlántico Norte. Instituto Hidrográfico de la Marina. 1966. Cádiz, España.

navegación con los vientos alisios constantes de popa durante la mayor parte de la navegación por la ruta de los alisios.²⁴ Estos vientos constantes son producidos por el anticiclón de las islas Azores que de forma permanente llevan desde las proximidades de las islas Canarias dirección desde el Nordeste hacia el Sudoeste hasta convertirse en vientos que vienen del Este al llegar a las Antillas y luego soplar con dirección Noroeste y finalmente cerca de la isla Bermuda convertirse en vientos del Oeste que vuelven hacia Europa pasando cerca de las islas Azores. Las corrientes marinas inducidas por estos vientos llevan las mismas direcciones.²⁵

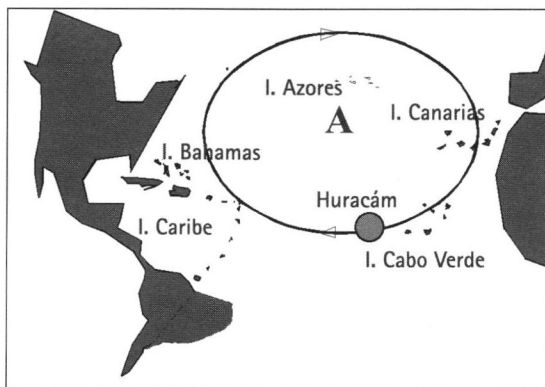


Figura 6 del mapa meteorológico del Océano Atlántico

Además de los vientos alisios y las corrientes marinas que desde las islas Canarias y las de Cabo Verde cruzan el Atlántico con dirección Oeste tenemos a los Ciclones tropicales que desde las proximidades de las islas de Cabo Verde cruzan el Océano Atlántico hacia las islas Antillas. Así pues, tenemos tres vectores dinámicos que empujan las velas y el casco de cualquier barco que pase cerca de las islas de Cabo Verde hacia Centro-América, que son: El viento, la corriente marina y los ciclones tropicales. Estos últimos son también llamados Huracanes.

Estos Huracanes son unas supertormentas tropicales con vientos fortísimos que se desplazan desde el centro del Océano hacia el Poniente hasta llegar generalmente al mar Caribe, algunos entran en el golfo de México y otros recorren

²⁴ Textos y documentos completos. Cristóbal Colón. Obra citada. Diario del 11 viaje. Pág. 18: "Hicieron la Pinta redonda, porque era latina." Historia del Almirante. Hernando Colón. Obra citada. Pág. 98: "Y a más de esto hizo mudar la vela, de latina en redonda, en la otra carabela llamada Niña."

²⁵ Curso de Meteorología y Oceanografía. Sanchez Reus y Zabaleta Vidales: Madrid, 1982.

hacia el Norte. Tienen un diámetro de unos 500 kilómetros y en su periferia soplan los vientos a 50 kilómetros por hora, en sentido contrario a las agujas de un reloj, aumentando de intensidad hacia el interior hasta llegar a más de 120 kilómetros por hora en su centro²⁶.

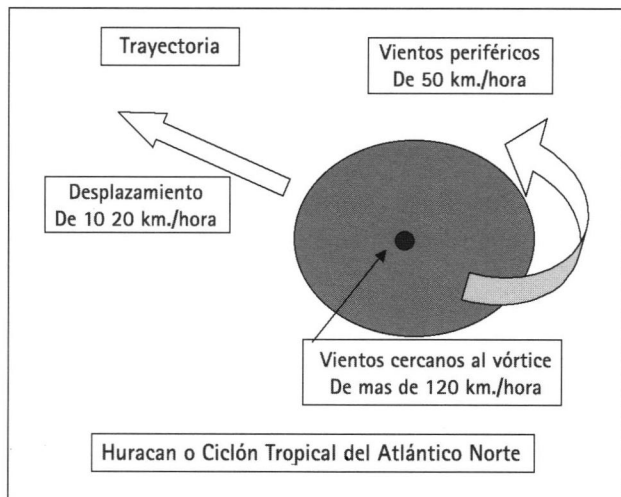


Figura 7 de características principales de un Huracán

La fuente verdadera de información de Cristóbal Colón sobre todos estos datos fundamentalmente náuticos y geográficos no podía ser otra que la de un magnífico piloto que hubiera navegado por aquellas aguas con anterioridad obligado por un ciclón tropical y que por causas de fuerza mayor hubiera tenido que entregar toda esa información a Cristóbal Colón.

Básicamente así nos lo refiere fray Bartolomé de las Casas, persona muy vinculada a la familia de Colón, en el capítulo XIV de su Historia de las Indias:

"Quiero escribir aquí lo que comúnmente en aquellos tiempos se decía y creía y lo que yo entonces alcancé, como estoviesse presente en estas tierras. Era muy común a todos los que entonces en esta isla vivíamos, no solamente los que el primer viaje con el Almirante mismo ya don Cristóbal

²⁶ Curso de Meteorología y Oceanografía. Sanchez Reus, Gastón y Zabaleta vidales, Carlos. Pág. 241, 242.

Colón a poblar en ella vinieron, platicarse que la causa por la cual el dicho Almirante se movió a querer venir a descubrir estas Indias se le originó por esta vía: Dijose que una carabela o navío que había salido de un puerto de España, creo que del reino de Portugal se decía, la cual corriendo terrible tormenta y arrebatada de la violencia e ímpetu de ella, vino dicen que a parar a estas islas. Que esto acaeciese así, algunos argumentos para mostrarlo hay: el uno es que a los que de aquellos tiempos somos venidos a los principios era común, como dije, tratarlo y platicarlo como por cosa cierta. El segundo es, que los indios vecinos de aquella isla (Cuba) tenían reciente memoria de haber llegado a esta isla Española otros hombres blancos y barbados como nosotros, antes que nosotros no muchos años.²⁷

Gonzalo Fernández de Oviedo, vinculado a la causa de la Corona de Castilla y amigo de Vicente Yañez Pinzón, también nos refiere básicamente esta misma historia:

"Acaeció que le sobrevinieron (a una carabela) tales e tan forzosos tiempos, y tan contrarios, que hubo de necesidad de correr al Poniente tantos días, que reconoció una o mas de las islas de estas Indias; y después le hizo tiempo a su propósito, y tornó a dar la vuelta, y tan favorable navegación le sucedió que volvió a Europa, y fue a Portugal. Y en todo este tiempo se murió casi toda la gente del navío, y no salieron en Portugal sino el piloto con tres o cuatro o algunas más de los marineros, todos ellos tan dolientes, que en breves días después de llegados murieron. Dícese, junto con esto, que este piloto era muy íntimo amigo de Cristóbal Colón, y que entendía alguna cosa de las alturas; y marcó aquella tierra que halló de la forma que es dicho, y en mucho secreto dio parte de ello a Colón, y le rogó que le hiciese una carta y asentase en ella aquella tierra que había visto. Dícese que él le recogió en su casa como amigo, y le hizo curar, porque también venía muy enfermo, pero que también se murió como los otros, y así quedó informado Colón de la tierra y navegación de estas partes, y en él solo se resumió este secreto."²⁸

Pero a nuestro entender quién mejor expone y sintetiza este extraordinario suceso es Francisco López de Gómara en su obra titulada Historia General de las Indias:

²⁷ Historia de las Indias. Fray Bartolomé de las Casas. Tomo I. cap. XIV. Pág. 50, 51.

²⁸ Historia General y Natural de las Indias. Gonzalo Fernández de Oviedo. Tomo I. Pag. 16.

"Navegando una carabela por nuestro mar Océano tuvo tan forzoso viento de levante y tan continuo, que fue a parar en tierra no sabida ni puesta en el mapa o carta de marear. Volvió de allá en muchos más día que fue; y cuando acá llegó no traía mas de al piloto y a otros tres ó cuatro marineros, que, como venían enfermos de hambre y de trabajo, se murieron dentro de poco tiempo en el puerto. He aquí como se descubrieron las Indias por desdicha de quién primero las vio. También hay quien diga que aportó la carabela a Portugal, y quien diga que a la Madera, o a otra de las islas de los Azores; empero ninguno afirma nada. Solamente concuerdan todos en que falleció aquel piloto en casa de Cristóbal Colón, en cuyo poder quedaron las escrituras de la carabela y la relación de todo aquel largo viaje, con la marca y altura de las tierras nuevamente vistas y hallada."²⁹

También es muy interesante el testimonio de Juan Suárez de Peralta, natural de Méjico, quién en el año de 1589 publicó un Tratado del descubrimiento en el que recoge la misma historia del piloto desconocido:³⁰

"Colón, con las relaciones que del dicho piloto tenía, procuró favor y quién le armase para el descubrimiento de la tierra."

Por último citaremos al capitán de marina canario Tomé Cano, quién en el año de 1611, publicó un libro titulado: Arte para fabricar, fortificar y aparejar naos. En este libro también cita como verídica la historia del piloto desconocido que dio a Colón la primera información sobre las Indias Occidentales:

"Dejándole la relación de todo su viaje al astuto Cristóbal Colón, cuando asistía en la isla de la Madera, donde llegó la carabela o navichuelo de aquel desgraciado marinero y su gente, que allí llegaron traspasados y en figura de muerte que luego les sobrevino, tomando para sí solo la empresa el Colón."³¹

²⁹ Historia General de las Indias. Francisco López de Gómara. Pág. 165.

³⁰ Tratado del descubrimiento de las Yndias y su conquista. Juan Suárez de Peralta. Pág.64.

³¹ Arte para fabricar y aparejar naos. 1611. Tomé Cano. La Laguna. 1964.Pág. 49.

CAPÍTULO III

EL ESCENARIO SOCIO POLÍTICO DE LOS VIAJES

Porqué no era creíble para los expertos la propuesta de Colón

A parte del grandísimo error geográfico detectado perfectamente por los expertos matemáticos y cosmógrafos europeos en la primera y principal parte de la espectacular propuesta de Cristóbal Colón; había también un gravísimo error de planteamiento en la segunda parte de la proposición colombina, que también debió ser detectado por los expertos pero que las partes callaron obviamente: el ganar para Castilla con su mano e industria las islas y tierras firmes de la otra parte del Atlántico, es decir las creídas Indias, incluida China. Este grave problema político-militar de la ganancia o conquista de las islas y tierras firmes de la otra parte del Océano se presentaba como inconcebible para los expertos en cuanto que Cristóbal Colón afirmaba y certificaba que esas islas y tierras firmes eran Japón, China y la India. Y lo más sorprendente era que para esa conquista Cristóbal Colón solo pedía tres pequeñas carabelas y alrededor de 100 hombres.¹

"Sabréis como en veinte días pase a las Indias con la armada... y de ellas todas he tomado posesión por sus altezas."

El libro más popular sobre viajes en la época colombina fue el Libro de las Maravillas del Mundo de Juan de Mandavila. En este libro, que se publicó por primera vez hacia 1356 o 1357, se narraban los viajes de un noble caballero cristiano, que se titulaba como soldado de fortuna, por las tierras del Oriente Medio, y del Lejano Oriente. En la primera parte del libro hay muchas referencias a los

¹ La Carta de Colón anunciando el descubrimiento. 15 de febrero-14 de marzo de 1493. Pág. 3.

santos lugares cristianos, Jerusalén y la Casa Santa,² y a la necesidad de su recuperación por los cristianos.³

"Gentes traidoras ni gentes pecadoras, las cuales la han tenido poseída ciento cuarenta años, más empero ellos no la tendrán luengamente, si Dios place."

Y en la segunda parte trata de las Indias, de China (Catay) y del Gran Can y sus enormes riquezas⁴.

"Y en medio del palacio está un grande estrado para el Gran Can, que es obrado de oro y piedras preciosas y de perlas, que cuelgan alrededor; y debajo del estrado están cuatro gradas de oro que sostiene."

Lo que coincide exactamente con los dos grandes propósitos colombinos, pero en orden inverso: Primero descubrir y ganar las Indias y después recuperar Jerusalén para los cristianos⁵:

"Porque se alegren del otro que yo le diré de Jherusalem por las mismas autoridades, de la cual empresa, si fe hay, tengan por muy cierto la victoria."

También informaba Mandavila que el título más prestigioso que concedía el Sultán de Babilonia era el de almirante.⁶

"Y cuando el Soldan quiere alzar algún caballero, él lo hace almirall."

Título que es también curiosamente el primero que solicitó Colón en las Capitulaciones de Santa Fe como ya hemos visto y comprobado anteriormente en el capítulo I.

Juan de Mandavila también nos informaba mucho sobre Catay (China) y su emperador el Gran Can, así como de su gran poderío militar superior al de cualquier otro señor del mundo⁷

² El libro de las Maravillas del Mundo. Juan de Mandavila. Edición de Gonzalo Santonja. Visor. Madrid. 1984. Pág. 11. "De la Tierra Santa de Jerusalén y de la Vera Cruz."

³ Libro de las Maravillas del Mundo. Juan de Mandavila. Pág. 12.

⁴ Libro de las Maravillas del Mundo. Juan de Mandavila. Pág. 139 "allí hay muchos vasos de oro con que beben los de la corte."

⁵ Textos y documentos completos. Cristóbal Colón. Carta a los Reyes. Pág. 255.

⁶ Libro de las Maravillas del Mundo. Juan de Mandavila. Pág. 29.

⁷ Libro de las Maravillas del mundo. Juan de Mandavila. Pág. 152.

"E continuamente tiene el emperador con él más de cincuenta mil de a caballo, e doscientos mil peones, sin la gente de la mujer e hijos... de manera que en todo el mundo no hay tan gran señor como este Gran Can."

Un libro de más fundamento geográfico referido al lejano Oriente, de la época colombina, es el libro de las maravillas de Marco Polo. En su libro se describen no solo las formas de las regiones y los usos y costumbres de las gentes por donde pasó, sino que también refiere las de otras regiones de las que recibió información fidedigna para su entendimiento, según el mismo refiere⁸.

"...Indudablemente aquí hay algunas cosas que no vio, pero las sabe de hombres dignos de ser creídos y citados."

Marco Polo llama Gran Khan⁹ al rey de Cathay y Mangi. Decía que en su enorme palacio tenía una escolta personal de 12.000 hombres a caballo. Para caso de guerra el Gran Khan podía reunir rápidamente un ejercito de 360.000 hombres a caballo y 100.000 hombres a pie. El ejercito completo, que estaba repartido por todas las provincias de China, estaba formado por 3.660.000 hombres a caballo y 1.000.000 de hombres a pie.¹⁰ Era este un ejercito tan formidable que ningún estado europeo de la época tenía la más mínima posibilidad de vencerlo. También Marco Polo nos daba información geográfica de primera mano sobre los perfiles de las costas asiáticas orientales y meridionales, desde el puerto de Zaiton (Jingiang) hasta la entrada del golfo Pérsico, que él mismo navegó con rumbos y distancias aproximados según su memoria.¹¹

"que cuando se parte del puerto de Caitón y se navega hacia poniente y un poco hacia Garbino durante mil quinientas millas, se atraviesa cierto gran golfo llamado Cheinam, este golfo dura dos meses de viaje singlando hacia el cuarto de Tramontana. A lo largo, hacia Siroco, está bordeado por la provincia del Mangi."

Los más avanzados expertos geógrafos y cosmógrafos europeos de la época colombina conocían y aplicaban los conocimientos geográficos del libro de Marco Polo sobre las costas orientales de Asia, como lo demuestra el mapamun-

⁸ El libro de las Maravillas. Marco Polo. Pág. 9.

⁹ El libro d las Maravillas. Marco Polo. Pág. 159. "Gran Can, que en nuestra lengua quiere decir Señor de los Señores y Emperador. En verdad este Gran Can es el hombre más poderoso en gentes, en tierras y en tesoros que jamás hubo en el mundo, ni hoy ni desde Adán."

¹⁰ El libro de las Maravillas. Marco Polo. Pág. 160, 161, 162.

¹¹ El libro de las Maravillas. Marco Polo. Pág. 355.

di de Enriqus Martellus Germanus de 1489 ya citado. Juan de Mandavila, por contra, dio en su libro una información geográfica muy vaga e imprecisa, e imposible de llevar sobre un mapa.

El propio Cristóbal Colón demuestra conocer muy bien el libro de Juan de Mandavila, y muy poco del de Marco Polo antes de su primer viaje. Como lo demuestran los siguientes casos.

Durante su segundo viaje en 1493, Cristóbal Colón antes de llegar a una de las islas Vírgenes (Antillas Menores) le dijo a un tripulante genovés distinguido, llamado Miguel de Cuneo, que pronto iban a llegar a una isla de donde salió uno de los tres reyes Magos y que se llamaba Saba.¹²

"Señores míos, os quiero conducir a un lugar de donde partió uno de los tres Reyes Magos que vinieron a adorar a Cristo, lugar que se llama Saba."

Juan de Mandavila nos informó en su libro que uno de los tres Reyes Magos que vinieron a ofrecer dones a Jesucristo a Belén, partió de Saba.¹³

"Y en Etiopia está el reino de Saba, donde fue uno de los reyes que vinieron a ofrecer a Nuestro Señor a Belén."

Y Marco Polo por su parte dijo que de Saba partieron los tres reyes magos que fueron a adorar a Cristo.¹⁴

En su tercer viaje Cristóbal Colón identificó a las costas de la actual Venezuela, con el Paraíso Terrenal¹⁵.

"Y digo que si no procede del Paraíso Terrenal que viene este río. Mas yo muy asentado tengo el ánima que allí donde dije, es el Paraíso Terrenal..."

Juan de Mandavila nos informó que el Paraíso Terrenal está en las Indias y de él salen los cuatro grandes ríos del mundo.¹⁶ Porque esta tierra de las Indias es partida en muchas partidas e islas, por causa de los ríos grandes que salen del Paraíso Terrenal.

¹² Cartas de particulares a Colón y relaciones coetáneas. Edición de Juan Gil y Consuelo Varela. Madrid. 1984. Pág. 260.

¹³ El libro de las Maravillas del Mundo. Juan de Mandavila. Pág. 103.

¹⁴ El libro de las Maravillas. Marco Polo. Pág. 63

¹⁵ Cristóbal Colón. Textos y documentos completos. Relación del tercer viaje. Pág. 220.

¹⁶ Libro de las Maravillas del Mundo. Juan de Mandavila Pág. 164.

"Y que está en el lugar más alto de la tierra.¹⁷ Paraíso terrenal dicen que es la más alta tierra del mundo..."

Opinión que coincide puntualmente con la Cristóbal Colón en su relación del tercer viaje.¹⁸

En la isla Española, que en la copia del Diario del primer viaje Cristóbal Colón identificó con Cipango, tomó posesión de ella y fundó una villa con un fuerte de madera, dejando 39 hombres y considerando que eran suficientes para destruir toda aquella isla.¹⁹

"En esta Española..., he tomado posesión de una villa grande, a la cual puse nombre de villa Navidad; y en ella he hecho fuerza y fortaleza... Así que solamente la gente que allí queda es para destruir toda aquella tierra."

Juan de Mandavila no mencionó para nada Cipango.

Sin embargo, Marco Polo nos informó claramente sobre las riquezas de Cipango. Pero también nos contó muy detalladamente como el Gran Can quiso conquistar la isla de Cipango, para lo cual mandó un gran ejército de hombres a caballo y a pie por mar en muchísimas naves. Cuando el gran ejército desembarcó en Cipango comenzó a soplar un viento muy fuerte del Norte que obligó a reembarcarse a este gran ejército. El viento hizo que muchas naves zozobrasen y otras con muchas dificultades regresaron a China. Al final y después de varias vicisitudes quedaron en tierra japonesa un gran número de soldados del Gran Can que no tuvieron más remedio que rendirse a las fuerzas superiores de Cipango.²⁰

"Quedaban treinta mil hombres que se habían salvado en esta isla; cuando se vieron en tal peligro y tan cerca de Cipango, se consideraron muertos."

Nos sorprende mucho que Cristóbal Colón no mencione para nada en la Carta anunciando el descubrimiento su llegada a la isla de Cipango, cuando si anuncia por cuatro veces en la misma que ha llegado a las Indias, y que además había

¹⁷ Libro de las Maravilla del Mundo. Juan de Mandavila. Pág. 176.

¹⁸ Textos y documentos completos. Cristóbal Colón. Pág. 218. "no porque yo crea que allí, adonde es el altura del extremo, sea navegable, ni agua, ni que se pueda subir allá; porque creo que allí es el Paraíso Terrenal, adonde no puede llegar nadie salvo por voluntad divina."

¹⁹ Carta de Colón anunciando el descubrimiento. Pág. 10. Colección de los viajes y descubrimientos que hicieron por mar los españoles. Tomo I, Primer viaje. Pág. 109. "Entre otros lugares que nombraban donde se cogía el oro dijeron de Cipango, al cual ellos llaman Cívao, a allí afirman que hay gran cantidad de oro."

²⁰ El libro de las Maravillas. Marco Polo. Pág. 348.

pensado al principio de llegar a Cuba que estaba en la tierra firme de Asia y concretamente en la provincia de Catayo que estaba bajo la soberanía del Gran Can. Datos que si se corresponden adecuadamente con los que proporcionaba Juan de Mandavila.

En cambio en la copia del Diario del primer viaje si se anunciaba con excesivo y sospechoso énfasis la búsqueda del Cipango y la llegada al mismo por parte de Cristóbal Colón: los días: 6, 13, 21, 23, 24, 26 de octubre, cuando se produce el cambio de rumbo pedido por Martín Alonso y la búsqueda de la tierra firme del Catayo, que culminan con la marcha en solitario de Martín Alonso. Los días 24 y 26 de diciembre, cuando se produjo el naufragio de la nao Santa María, y el día 4 de enero en el que Cristóbal Colón reconoció el cabo Monte Cristi, que es cabo más septentrional de la isla, e inmediatamente y identificó la isla Española y las minas de oro del Cibao.²¹

Resulta evidente que Cristóbal Colón, antes de su primer viaje, conocía bien la obra de Juan de Mandavila, pero no tanto la de Marco Polo²². También parece claro que él no tenía completa confianza en la información que estos proporcionaban de forma tan abundante y desproporcionada para un europeo de la Edad Media. Teniendo en cuenta esta consideración de una cierta desconfianza por parte de Cristóbal Colón en las informaciones que proporcionaban estos autores, tiene completo sentido que aquel en su carta anunciando el descubrimiento de 15 de febrero de 1493 afirmara que de todo aquello que él había encontrado y descubierto ya habían hablado y escrito, pero sin ser visto personalmente y de forma imaginaria y como curiosidades para agradar o sorprender.²³

"Porque aunque de estas tierras hayan hablado o escrito, todo va por conjetura, sin allegar de vista; salvo comprendiendo a tanto que los oyentes, los mas, escuchaban, y juzgaban mas por habla que por poca c (osa) de ello."

²¹ Colección de los viajes y descubrimientos que hicieron por mar los españoles. Primer viaje Tomo I. Pág.124: "Que conociere a Monte Cristo... etc. pero porque ya se sabe la tierra y más por allí no se pone aquí; concluye que Cipango estaba en aquella isla..." Historia de las Indias: Fray Bartolomé de las Casas. Tomo I. Pág. 206: "(Monte Cristi) Estaba frontero de las minas del Cibao. Parece que adivinando el día antes, no se por que ocasión , dijo determinadamente que Cibando estaba en aquella isla, puesto que él imaginaba el Cibango que traía en su carta o mapa que le había enviado Paulo, físico, de que muchas veces hemos hecho relación; pero basta que era Cibao el que él también ver deseaba."

²² Historia del Almirante. Hernando Colón. Pág. 65. "Marco Polo, veneciano y Juan de Mandavila, en sus Viajes, dicen que pasaron mucho más adentro del Oriente de lo que escriben Ptolomeo y Marino."

²³ Carta de Colón anunciando el descubrimiento. Pág. 11, 12.

Marco Polo explicó como él no había estado personalmente en la isla de Cipango pero que había sido informado por personas que sí lo conocían.²⁴

Marco Polo fue considerado ya en su propia época como una persona de una elevada fantasía por lo escrito en su libro. Se comenta por su biógrafo como hasta en la hora de su muerte fue requerido para desmentir todo aquello que afirmaba con vehemencia ser cierto y verdad, y que el mismo confirmó diciendo que no había contado ni la mitad de lo que había visto²⁵. También fue llamado el Millón, principalmente por las aparentes exageraciones millonarias de sus narraciones, aunque uno de los apellidos de la familia ayudaba a la formación de este apodo.²⁶

Por los escritos de Cristóbal Colón, y sobre todo por sus hechos y navegaciones, resulta evidente que él disponía de mucha mejor información y más precisa que la de Ptolomeo, Juan de Mandavila y la de Marco Polo, pero claro está; información sobre América y no sobre las Indias. Por esta causa, nos parece oportuno que no tuviera en ninguna consideración los datos fundamentales que aportaban tanto unos como otros. Sin embargo cada vez que algún dato de los proporcionados por Ptolomeo, Juan de Mandavila o Marco Polo le viene bien para confirmar su sorprendente proposición de descubrimiento y colonización lo utiliza, pero casi siempre corregido y mejorado, y verdaderamente referidos a otros lugares y a otras gentes parecidas pero diferentes a las asiáticas.²⁷

"nos ha placido tanto es por ser inventada por vuestra mano, trabajo é industria, y parécenos que todo lo que al principio nos dijistes que se podía alcanzar, por la mayor parte todo ha salido cierto, como si lo hubiéredes visto antes que nos lo dijésedes..."

²⁴ El libro de las Maravillas. Marco Polo. Pág. 346. "Cipango es una isla hacia Levante, que está en alta mar, a mil quinientas millas de la tierra. Es grandísima. Las gentes son blancas, de buenas maneras y hermosas... Tienen oro en grandísima abundancia... Según lo que dicen los hombres que conocen el país."

²⁵ El libro de las Maravillas. Marco Polo. Pág. 508. "Su primer biógrafo, Ramusio, nos cuenta que en la hora de su muerte el veneciano fue requerido para desmentir sus fantasías La respuesta que Ramusio pone en boca de Polo, sea apócrifa o verdadera, es cierta: "no había constado ni la mitad de las cosas extraordinarias de que había sido testigo."

²⁶ El libro de las Maravillas. Marco Polo. Pág. 512. "El Millón, término que alude a dos hechos: por un lado alas cantidades fabulosas de que siempre habla Marco Polo; por otro a uno de los apellidos de la familia Polo: Emilione, que anta la presión de la fantasía millonaria de nuestro autor no tardó en perder su E inicial."

²⁷ Colección de los viajes y descubrimientos que hicieron por mar los españoles. Martín Fernández de Navarrete. Tomo II. Pág. 154. Carta de los Reyes a Cristóbal Colón de fecha 16 de agosto de 1494.

El propio Cristóbal Colón nos confirmaba la exactitud de sus conocimientos tanto geográficos como socio-políticos acerca de las Indias Occidentales.²⁸

"E partí en nombre de la Santa Trinidad, y volví muy presto con la experiencia de todo cuanto yo había dicho en la mano."

También Fray Bartolome de las Casas nos aseguraba que cuando Cristóbal Colón se propuso descubrir las Indias sabía ya perfectamente todo lo que tenía que saber para descubrirlas como las descubrió.²⁹

"Cuando él se determinó, tan cierto iba de descubrir lo que descubrió y hallar lo que halló, como si dentro de una cámara, con su propia llave lo tuviera."

Una carta de los Reyes al Obispo Fonseca nos confirma como estos consideraban a Cristóbal Colón, después de su primer viaje, y de la información que dio él mismo y los que con él fueron, como el mas entendido y sabio cosmógrafo del mundo.³⁰

"Y cuanto más platicamos en este negocio, más conocemos cuan grande fue el servicio que nos fizo., y que en ello el sabe más que todos."

Y no solo los Reyes comenzaron a tratarlo así, sino que también el experto cosmógrafo Mosén Jaime Ferrer consultado por los Reyes en al año de 1495 para establecer la línea de demarcación con los portugueses, sometía su atinado juicio a la corrección de Cristóbal Colón como el que más de estos asuntos sabía del mundo en su tiempo.³¹

"Siempre me referiré a la corrección de los que más de mi saben y comprenden, especialmente del Almirante de las Indias, el cual al tiempo existente en esta materia mas que otro sabe: porque es gran teórico y admirablemente práctico, como sus memorables obras manifiestan."

Hemos conocido que anteriormente tanto Ptolomeo, como el mismo Marco Polo se servían del testimonio y la información de los expertos navegantes para

²⁸ Textos y documentos completos. Cristóbal Colón. Pág. 205.

²⁹ Historia de las Indias. Fray Bartolomé de las Casas. Tomo I. Cap. XIV. Pág. 52.

³⁰ Colección de los viajes que hicieron por mar los españoles: Tomo II. Pág. 106. 5 de septiembre de 1493. Cédula avisando a D. Juan de Fonseca el estado de los negocios con Portugal, encargándole que dé prisa en la partida del Almirante.

³¹ Colección de los viajes que hicieron por mar los españoles. Tomo II. Pág. 101. Carta de los Reyes a Jaime Ferrer y la respuesta de este: 28 de febrero de 1495.

adquirir conocimientos ciertos sobre la geografía de las costas y posiciones de los lugares más lejanos así como las gentes y características más importantes de ellas.

Por tanto, podemos decir que Cristóbal Colón que era un experimentado navegante y aprendiz de cosmógrafo y por consiguiente estudioso de Ptolomeo, Mandavilla y Marco Polo, también debió de tomar información de las regiones lejanas e incógnitas de algún experto navegante que de algún extraordinario modo le proporcionó tan importante y valiosa información sobre las islas y costas de la tierra firme de lo que él consideró el Extremo Oriente de Asia. Que la fuente de información principal sobre tierras lejanas son los navegantes lo confirma el propio Cristóbal Colón en carta a los Reyes.³²

"Los navegantes y otras gentes que tratan por la mar tienen siempre mayor conocimiento de las partidas particulares del mundo donde usan y hacen sus contrataciones más continuo.; y por esto cada de estos sabe mejor de lo que ve cada día que no lo otro que viene de años. Y así recibimos con delectación la relación que ellos mismos nos hacen de lo que vieron y colijieron, como cierto allegamos mas grande enseñanza de aquello que aprendemos por nuestra propia experiencia."

Efectivamente, el propio hijo Hernando, nos informaba como Cristóbal Colón se aficionó al estudio de la cosmografía cuando su suegra le pasó cartas náuticas de su marido que había sido gobernador de la isla de Puerto Santo de las Madeiras. Y también comenzó a informarse por los marinos que navegaban a la Guinea de Portugal.³³

Las cartas náuticas verídicas sólo se pueden hacer con la información que recogen los navegantes, como es natural, cuando recorren las costas de los luga-

³² Textos y documentos Completos. Cristóbal Colón. Carta a los Reyes. Granada a 6 de febrero de 1502. Pág. 280.

³³ Historia del Almirantes. Hernando Colón. Pág. 61: "Y porque vio la suegra que daba mucho gusto al Almirante saber semejantes navegaciones, y la historia de ellas, le dio las escrituras y cartas de marear que habían quedado de su marido, con lo cual el almirante se acaloró más."

res por donde navegan con arte y ciencia de piloto.³⁴ Tal y como Cristóbal Colón hacía para construir sus cartas de navegar.³⁵

"Seguí la costa de la tierra firme.; esta se asentó con compás y arte."

Según la embarullada información de Hernando Colón en cuando Cristóbal Colón recibió las escrituras y cartas de navegar que le dio su suegra en Porto Santo es cuando se acaloró más y comenzó a releer a los cosmógrafos y demás autoridades para justificar sus extraordinarios conocimientos geográficos. Además a partir de ese momento realizó consultas frecuentes con los pilotos que al servicio de los portugueses realizaban viajes a la Guinea, hasta que él mismo pudo navegar a esas costas. Después de esta preparación tan intensa teórico práctica Cristóbal Colón se presentó primero al rey de Portugal, y después a los Reyes de España, con una mapamundi y una serie de argumentos que fueron rechazados por los expertos matemáticos, cosmógrafos y navegantes de ambas Cortes, como infundados y fantasiosos. Este mapamundi colombino y sus argumentos pseudo-científicos tampoco fueron aceptados en las Cortes de Inglaterra y Francia.³⁶

Claro está que Cristóbal Colón fue rechazado por todas las comisiones de expertos porque la información geográfica que él representaba en su mapamundi, que era la correcta en relación con las islas y tierra firme de América todavía incógnita, no lo era para las islas y tierra firme de Asia, que era lo que él trataba desesperadamente de justificar con citas rebuscadas y razones histórica y bíblicas de muy dudosa ciencia y razón. Si Cristóbal Colón hubiera dicho que esas islas y costas y sus rumbos y distancias a las islas de Cabo Verde y Canarias que el representaba en su mapamundi las había conocido de un piloto que navegó hasta allí y recogió todos esos datos; todas las cortes europeas lo hubieran creído al momento y hubieran organizado una expedición al instante. Pero en ese caso concreto los inmensos y desorbitados privilegios que Cristóbal Colón pidió,

³⁴ Martín Cortes, parte tercera. Cap- VI, folio LXXVIII. "La carta de marear, no es otra cosa ni sirve sino demostrar la distancia que ay de unos lugares a otros, y por el viento que va el camino por donde quiere ir la nao." Pedro de Medina. Regimiento de Navegación. Sevilla. 1563. Libro primero, folios IX a XIII. "De mucha importancia es al Piloto saber echar punto en la Carta, para conocer el lugar donde está su nao, porque esto le sirve de saberse guardar de bajos y bancos y otros peligros que le Carta les enseña: y también si alguna cosa de nuevo hallase que se hubiese de asentar en la carta, se pusiese en su verdadero lugar. "

³⁵ Textos y documentos completos. Cristóbal Colón. Relación del cuarto viaje. Pág. 300.

³⁶ Historia de las Indias. Fray Bartolomé de las Casas. Tomo I, Pág. 109. "El cual informó del negocio a que venía. Y para aficionarle a la audiencia e inteligencia de él, presentóle un mapamundi que llevaba muy bien hecho, donde iban pintadas las tierras que pensaba con su hermano descubrir."

para él y para sus descendientes, y se le concedieron, de ninguna manera los hubiera conseguido. Y esta concesión de enormes privilegios y dádivas, resulta probado por los propios escritos de Cristóbal Colón y sus descendientes y here-deros, era lo más importante y la causa principal de sus esfuerzos y desvelos.³⁷

"En siete años hice yo esta conquista por voluntad divina. Al tiempo que yo pensé de haber mercedes y descanso, de improviso fui preso y traído cargado de hierros, con mucho deshonor mío."

Cristóbal Colón ofrecía un camino seguro y corto para llegar a las islas y tie-rras firmes de las Indias por el Poniente. Y además la garantía de su conquista con muy pocas fuerzas dirigidas por su mano e industria. El que no era experto en cosmografía ni en asuntos militares cumplió contra todo pronóstico lo pro-metido con un solo error: el de la identificación de las islas y tierras firmes de América con la de las Indias. En todo lo demás acertó plenamente tal y como lo reconocieron los propios reyes de España y le premiaron bien por ello

³⁷ Textos y documentos completos. Cristóbal Colón. Pág.251. Carta de Cristóbal Colón al parecer cuando fue hecho preso en el año de 1500. "Acá me ordenó el Redentor el camino, allá he puesto so su Señorío más tierra que no es África y Europa y más de mil setecientas islas... Historia del Almirante: Hernando Colón. Pág. 91: "No dejaré de decir que yo estimo grandemente el saber, el valor y la previsión del Almirante, por-que ... reducido al estado que de cualquier cosa debía contentarse, fue animosísimo en no querer aceptar sino grandes títulos, pidiendo tales casos que , si hubiese previsto y sabido con la mayor certeza el fin ven-turosos de su empresa no habría demandado capitular mejor... de modo que al fin hubo que concederle cuanto pedía."

CAPÍTULO IV

LLEGADA A PALOS DE LA FRONTERA

Dificultades para conseguir las carabelas y las tripulaciones que habrían de realizar el secreto viaje a las Indias.

Después de conseguidos por Cristóbal Colón los permisos de los Reyes para su empresa, aparecieron nuevos e inesperados problemas como la negativa de los paleños en dejar sus carabelas para una empresa en la que no confiaban. Algunos intentos de impedir el que las carabelas fueran al dicho viaje quedó expresamente reflejado en el propio diario de Cristóbal Colón, hasta incluso recién comenzado el mismo:

"Lunes, 6 de agosto de 1492: Saltó o desencajóse el gobernario a la carabela Pinta por industria de un Gómez Rascón y Gómez Quintero, cuya era la carabela... y dice el Almirante que antes que partiese habían hallado en ciertos reveses y grisquetas a los dichos."¹

Después de una segunda carta de los reyes de fecha 20 de junio urgiendo a la entrega de las carabelas, estas fueron finalmente entregadas a regañadientes a Cristóbal Colón:

"Nos vos mandamos... sin Nos más requerir ni consultar , ni esperar, ni haber otra nuestra Carta sobre ello, tengáis aderezadas e puestas a punto las dichas dos carabelas..."²

A pesar de la insistencia Real, los paleños se resistieron todo lo que pudieron, pero finalmente no tuvieron más remedio que entregar las dos carabelas más pequeñas que pudieron, ya que por orden Real se les exigía tan perentoriamente. Pero la tercera nave que Cristóbal Colón pedía y necesitaba no la pudo conseguir

¹ Colección de los viajes y descubrimientos que hicieron por mar los españoles. Martín Fernández de Navarrete. Tomo I. Pág. 4: Este es el Primer Viaje y las derrotas y camino que hizo el Almirante don Cristóbal Colón cuando descubrió las Indias. Día 6 de agosto de 1492.

² Obra citada anteriormente . Tomo II, Pág. 11.

en Palos y tuvo que ir al Puerto de Santa María para obtenerla.³ Al no poder encontrar una carabela apropiada finalmente tuvo que aceptar una nao pequeña. Cuando esta nao se hundió en la noche de Navidad frente a las costa Norte de la isla de Santo Domingo, Cristóbal Colón expresó amargamente en su Diario:

"y llevar tal nao dice que causaron los de Palos que no cumplieron con el Rey y la Reina".⁴

A pesar que al comienzo del viaje y antes de la salida de Palos, en el preámbulo de su Diario de Navegación, Cristóbal Colón expresó su acuerdo y la aceptación de los tres navíos que había conseguido para su expedición de descubrimiento de las Indias:

"y vine a la villa de Palos, que es puerto de mar, a donde yo armé tres navíos muy aptos para semejante fecho."⁵

Pero otro problema más grave todavía surgió cuando los marineros de Palos y Moguer, se negaron en redondo a embarcar con un extranjero pobre y sin ningún crédito personal ni intelectual:

"Como traía la capa raída, o pobre, teniéndole por soñador de cuanto decía y hablaba, así por no ser conocido, y extranjero."⁶

Estos marinos de Palos eran los más experimentados y los únicos en ser expresamente señalados y autorizados por la Corona de Castilla para las navegaciones a la Guinea, como lo prueba el Seguro Real de fecha 4 de marzo de 1478 de la Reina Doña Isabel de Castilla:

"Seguro a los Marineros de Palos para contratar libremente por mar y tierra con las mercaderías que llevaren y trajeren en su viaje a la Mina del Oro."⁷

³ La carabela Niña de Cádiz y el primer viaje de Colón. Luis M. Coin Cuenca. Cádiz, 1993. Pág. 50: "Al constatar que las carabelas del descubrimiento son del tipo sin gavia hemos de deducir que los mástiles no eran lo suficientemente recios, y que se trataba de barcos de menor tamaño de los cincuenta toneles, que son las que empleaban los portugueses en sus navegaciones por la Guinea, que si soportaban gaviás."

⁴ Textos y documentos completos. Cristóbal Colón. Pág. 101. Diario del Primer viaje. Miércoles 26 de diciembre de 1492.

⁵ Diario de Colón. Libro de la primera navegación y descubrimiento de las Indias. Edición de Carlos Sanz. Madrid. 1962. Pág. folio 1: "Y partí yo de la ciudad de Granada a 12 días del mes de Mayo del mismo año de 1492, en sábado, y vine a la villa de Palos,..."

⁶ Historia General y Natural de la Indias. Gonzalo Fernández de Oviedo. Cap. IV, pág. 21.

⁷ Colección de los viajes y descubrimientos que hicieron por mar los españoles. Martín Fernández de Navarrete. Tomo II. Pág. 386. Apéndice Núm. III.

Otra gravísima dificultad aparecía de nuevo que impedía la realización del viaje. Sin tripulaciones experimentadas en navegaciones oceánicas no podía hacerse navegar a las carabelas con seguridad en una travesía de más 750 leguas (unos 4.500 kilómetros). Da la curiosa e interesante coincidencia que el viaje marítimo a la Mina del Oro en la Guinea africana, tiene aproximadamente la misma distancia que el viaje al las islas del Caribe que proponía y certificaba de palabra Cristóbal Colón, según confesión de su propio hijo Hernando:

"Pues bien sabían que muchas veces les había dicho que nos esperaba tierra hasta tanto que no hubiesen caminado setecientas cincuenta leguas al Occidente de Canarias."⁸

Nosotros consideramos que es por esta concreta causa, por la que Cristóbal Colón se va a buscar los navíos y los tripulantes a Palos de la Frontera.

Cuando Cristóbal Colón, después de múltiples aplazamientos, esperas y penalidades, había conseguido por fin autorización plena y apoyo económico de los Reyes de Castilla para realizar su grandioso proyecto de descubrimiento y colonización de las islas y tierras firmes de la otra parte del mar Océano, se encuentra con la terrible realidad de que ningún marinero quiere arriesgar su vida en un proyecto y en una persona en la que no confiaban en absoluto.

Esta situación tan apurada y comprometida para Cristóbal Colón, la resuelve Martín Alonso Pinzón, que tras ser convencido repentinamente para la empresa, no por Cristóbal Colón, como cabría lógicamente pensar, sino por un fraile franciscano (lo mismo que le ocurrió a la reina Isabel de Castilla):

"Un fraile de San Francisco, que era guardián del monasterio de la Rábida, le había informado y dicho que fuese a descubrir las Indias y que placería a Dios que habían de hallar la tierra."⁹

Con el aviso confidencial del buen fraile, Martín Alonso Pinzón puso todo su entusiasmo y colaboración en la tarea de reunir las tripulaciones mas competentes, buscándoles en sus propias casas, para un viaje que Cristóbal Colón dirigiría, pero que él mismo con su prestigio de valentía, saber y honradez se com-

⁸ Historia del Almirante. Hernando Colón. Pág. 108.

⁹ Pleitos Colombinos. Obra citada. Tomo VIII. Pág. 307,308. Declaración de Fernán Peres Camacho, vecino de la dicha villa de Huelva. "A la primera pregunta dijo... que conoció muy bien a don Cristóbal Colón, primero almirante, y a Martín Alonso Pinzón, vecino de Palos, que ya son difuntos de trato y conversación que con ellos tuvo..."

prometía a llevar a buen fin , y además les garantizaba con su palabra de hombre de honor de que todos aquellos que participaran en este primer viaje se habían de hacer ricos:

"Y entonces vio este testigo que el dicho Martín Alonso Pinzón andaba allegando gente e les decía amigos andad acá venios con nosotros ...que según fama habemos de fallar las casas con tejas de oro y todos volveréis ricos y de buena ventura."¹⁰

Gracias a Martín Alonso Pinzón, y a sus hermanos, familiares y amigos, no solo se consiguieron las tripulaciones sino que también contribuyeron eficazmente a la disposición de las embarcaciones por su enorme prestigio como marino y hombre de valor entre la mayoría los habitantes de su propio pueblo:

"Este testigo conoció muy bien al dicho Martín Alonso Pinzón y era habido y tenido por hombre muy sabio y gran piloto y capitán y esforzado para las cosas de la mar y para tierra."¹¹

Por lo que podemos asegurar que si Martín Alonso no se hubiera decidido a apoyar y participar el mismo, por intermediación de los frailes franciscanos de la Rábida, la posibilidad misma de la realización del primer viaje y luego su completo desarrollo y buen término dudosamente se hubieran conseguido en aquellos momentos.

"Si el dicho Martín Alonso no se determinara de ir el dicho viaje a hacer el dicho descubrimiento el dicho don Cristóbal Colón no hallara navíos ni personas que fueran con él."¹²

Que gracias a la decisiva intervención de Martín Alonso se consiguieron las tripulaciones y se pudieron armar los tres navíos lo confirma el mismísimo Alcalde Mayor de la villa de Palos, en el interrogatorio del fiscal de la Corona nos dice de Martín Alonso que:

¹⁰ Pleitos Colombinos. Obra citada. Tomo VIII. Pág. 308. "Testigo Fernan Peres Camacho..."

¹¹ Pleitos Colombinos. Obra citada. Tomo VIII. Pág. 256. Testigo Alonso Veles, Alcaide de la villa de Palos... fue recibido juramento en forma de derecho... pregunta III. Pág. 322, 323, 324.

¹² Pleitos Colombinos. Obra citada. Tomo VIII. Pág. 300, 301. Declaración del testigo Fernando Valiente vecino de la dicha villa de Palos, "a la sazón más crédito tenía el dicho Martín Alonso que no el dicho Colón, porque ninguna persona le conocía en esta villa ni sabía quien era y el dicho Martín Alonso era conocido y emparentado como dicho tiene... Y que esto lo sabe así este testigo porque se fallo presente en esta villa e vio e supo lo que dicho tiene."

"como era hombre rico y tenía bien, determinó de ir acompañar el dicho viaje al Almirante, y llevó consigo a Vicente Yañez y a Francisco Martín Pinzón, sus hermanos, y visto como estos iban con él, otros muchos hombres de bien, amigos y parientes siguieron por manera que se armaron tres navíos en que fueron el dicho viaje."¹³

Estas razones las vuelve a compartir y confirmar plenamente Don Francisco Medel, vecino y regidor de la villa de Huelva, que conoció a Don Cristóbal Colón y a Martín Alonso de trato y conversación, y habiendo jurado en forma debida de derecho y siendo preguntado dijo:

"Que el dicho Martín Alonso Pinzón era hombre muy sabio en el arte del navegar por todos los mares, y era hombre que en todo el reino no había otro tan ardil para las cosa de la guerra como el, ni más determinado ni que tanto crédito tuviese su persona para hacer cualquier cosa..."

¹³ Pleitos Colombinos. Obra citada. Pág. 257. Testigo Alonso Vélez. Alcaide y alcalde mayor de la villa de Palos, "como la tierra era no ida ni sabida, no hallaba gente que fuese con el a seguir el dicho viaje, y en este tiempo sabe e vio este testigo que el dicho Martín Alonso, vecino de esta villa por servir a sus Altezas y por dar favor al dicho Almirante, como hombre que era rico y tenía bien, determinó de ir acompañar el dicho viaje al dicho Almirante."

CAPÍTULO V SALIDA DE PALOS DE LA FRONTERA PARA LAS ISLAS CANARIAS

Navegando hacia las islas Canarias. Problemas con la carabela Pinta.

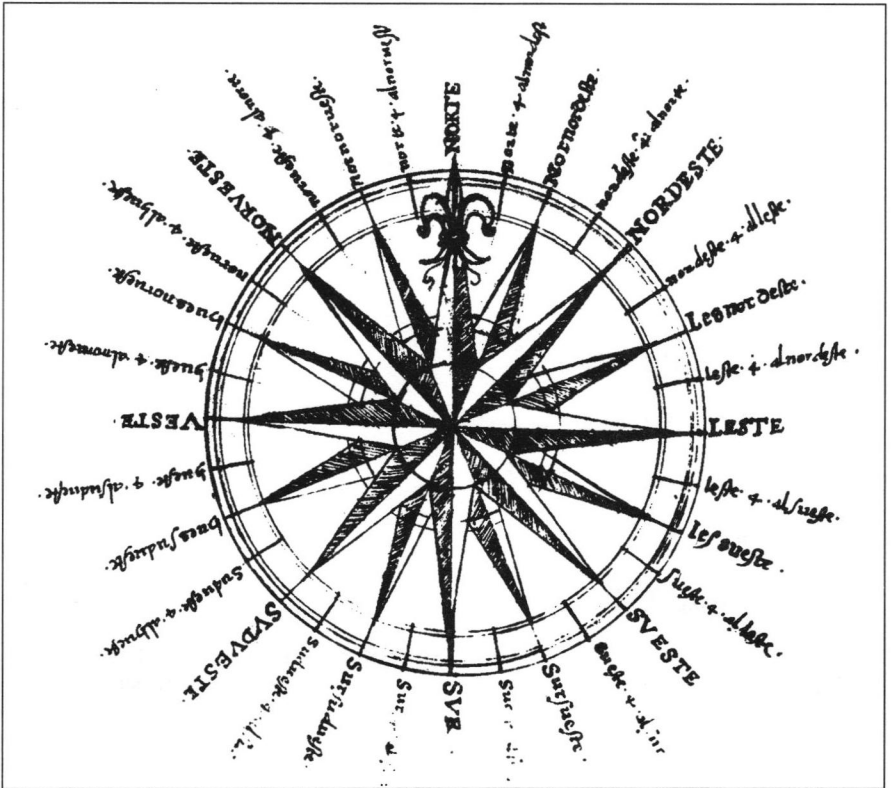


Figura 1 de un compás magnético¹

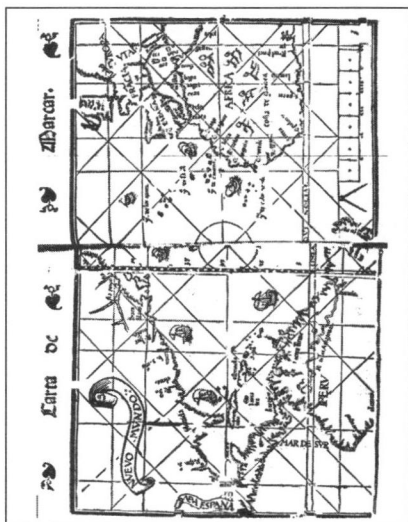
¹ Espejo de navegantes. Alonso de Chaves. Pág. 107

La navegación que efectuó Cristóbal Colón con las tres carabelas desde Palos de la Frontera hasta las islas Canarias se hizo utilizando el arte y la técnica de la navegación de estima.

Esta técnica de navegación consiste en desplazarse por el mar desde una posición bien conocida de salida hasta otro punto cualquiera de llegada.

Siguiendo una dirección determinada (rumbo) a una velocidad conocida y durante un tiempo conocido, se conoce la distancia navegada y en cada momento de la navegación, con la ayuda de una carta náutica, se sabe aproximadamente la posición del buque sobre el mar.

En este tipo de navegación es necesario de disponer por parte del piloto de una aguja magnética, de una carta náutica (carta de marear), y de un reloj de arena (ampolleta). La carta de marear es la principal fuente de conocimiento para el piloto de las rutas, los vientos, los rumbos y las distancias entre los diferentes lugares que se dibujan en la carta de marear. El maestro de cosmografía Pedro de Medina nos explica en el primer libro de su Regimiento de Navegación, editado en Sevilla en 1563, que cosas nos enseña la carta de marear en la navegación:



"Lo primero es la figura y postura que tiene la tierra... o la de las islas...

Lo segundo es viento o vientos con que se ha de navegar de unas partes a otras...

Lo tercero la distancia del camino que hay del lugar a otro cualquier lugar...

Lo cuarto en que altura de grados está cada cosa de las que en la carta se señalan...

Lo quinto de que la carta sirve es de echar punto en ella...

Lo sexto es para señalar en ella tierra/ isla/bajo/ ...que nuevamente se halla..."²

Figura 2 de Carta de Navegar Mapa-Mundi³

² Regimiento de navegación Pedro de Medina: Edición facsímil. Madrid, 1964. Fol. IX: La carta de marear (cuando está justa y cierta) seis cosas enseña en la navegación, que son estas.

³ Regimiento de Navegación. Pedro de Medina. Folio VIII.

En el prólogo de su primer viaje Cristóbal Colón anunciaba su intención de hacer una nueva carta de navegar, poniendo las tierras y mares del Océano Atlántico en su lugares, indicando en cada parte su viento correspondiente y haciendo un dibujo donde quedara recogido la latitud y la longitud geográfica de cada lugar de interés.⁴

"Tengo propósito de hacer carta nueva de navegar, en la cual situaré toda la mar y tierras del mar Océano en sus propios lugares, debajo su viento, y más, componer un libro y poner todo por el semejante por pintura, por latitud del equinoccial y longitud del occidente..."

Mucho antes de empezar el viaje, Cristóbal Colón ya tenía en su posesión un mapa-mundi donde estaban dibujadas todas las tierras conocidas más las nuevas de las Indias. Este mapa-mundi lo presentó primero al Rey de Portugal, pero fue rechazado fundamentalmente por no querer Cristóbal Colón explicar satisfactoriamente para los expertos cosmógrafos como lo había realmente construido. Inmediatamente después vino a la Corte de los Reyes de Castilla donde tras otro rechazo inicial, por las mismas razones que en Portugal, fue más explícito con un fraile franciscano del monasterio de la Rábida, servidor de la Reina, que fue inmediatamente a Granada a hablar y exponer personalmente la propuesta última de Cristóbal Colón que esta vez si convenció a la Reina de Castilla Doña Isabel, como nos declara el Alcalde mayor de Palos Alonso Vélez⁵:

"un fray Juan que había servido siendo mozo a la reina Doña Isabel Católica en oficio de contadores, el cual sabida la negociación fue al real de Granada, y allí comunicó la cosa con sus Altezas en tal manera que mandaron llamar al Almirante y allí se dio asiento como fuese el dicho Almirante a Descubrir las dichas Indias."

Andrés Bernáldez, cronista de reinado de los Reyes Católicos, que además tuvo en su casa de los Palacios, de Sevilla, como huésped a Cristóbal Colón durante un cierto tiempo, conoció de su propia boca los hechos principales de los dos primeros viajes de descubrimiento de América, nos informó de primera mano que Cristóbal Colón:

⁴ Diario de Colón. Edición de Carlos Sanz. Folio 1.

⁵ Pleitos Colombinos. Obra citada. Tomo VIII. Pág. 257. Declaración del alcalde mayor de la villa de Palos Alonso Vélez.

"Hizo, por su ingenio, un mapa-mundi de esto... se vino a la corte del rey don Fernando e de la reina doña Isabel ...e él les platicó muy de cierto lo que les decia e les mostró el mapamundi."⁶

Hernando Colón, en la Historia del Almirante, aunque directamente no mencionaba para nada que Cristóbal Colón presentase un mapamundi a los Reyes Católicos, indirectamente nos confirmaba que si lo hizo, ya que cuando Cristóbal Colón envía a Inglaterra a su hermano Bartolomé Colón para ofrecer al rey de Inglaterra su empresa de descubrimiento; la parte principal de su propuesta era un mapamundi donde lógicamente debían ir dibujadas las nuevas tierras por descubrir:

"Visto el mapamundi y lo que le ofreció el Almirante, con alegre rostro aceptó su propuesta y lo mandó llamar. Pero ya en aquel tiempo el Almirante había ido y tornado con la victoria de su empresa."⁷

Para mayor seguridad en este importantísimo asunto de la carta de navegar el propio Cristóbal Colón indicaba en su Diario de navegación de este su primer viaje a las Indias que llevaba una carta de navegar, que tenía que ser de todo el Océano Atlántico para poder hacer cálculos de navegación por estima sobre ella con sus pilotos a bordo de la nao Santa María el día 25 de septiembre:

"Iba hablando el Almirante con Martín Alonso Pinzón sobre una Carta donde según parece tenía pintadas el Almirante ciertas Islas por aquella mar... Y estando esto, le dijo el Almirante que le enviase la carta dicha. Y, enviada con alguna cuerda, comenzó a cartear en ella con su piloto y marineros."⁸

La unidad de distancia que empleaba Cristóbal Colón, al igual que los navegantes españoles y portugueses de la época, era la milla italiana de 1.480 metros. También utilizaba la legua española de cuatro millas italianas o 5.920 metros.⁹

En la navegación de estima de la época colombina no se tenía instrumentos para medir la velocidad de la nave. Este necesario cálculo para saber la distancia recorrida en un tiempo determinado se basaba en la experiencia de más de veinte años de navegación del piloto. Este tenía que saber la velocidad de su nave

⁶ Memorias del Reinado de los Reyes Católicos. Andres Bernaldez. Madrid, 1962. Pág. 270.

⁷ Historia del Almirante. Hernando Colón. Pág. 85, 86:

⁸ Diario de Colón. Edición de Carlos Sanz. Pág. folio 5 dorso.

⁹ Espejo de Navegantes. Alonso de Chaves. Pág. 143.

en función de la fuerza del viento y del estado de carga y limpieza del casco de la misma. El cosmógrafo Martín Fernández de Enciso nos explicaba en su Suma de geografía como se hacía este cálculo.

"Los marineros cuentan lo que andan... contando lo que anda la nao cada día y cada noche... midiendo por las horas del ampolleta."¹⁰

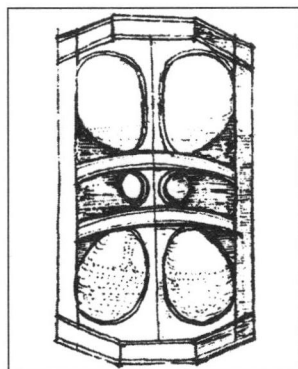


Figura 3 de ampolleta¹¹

La velocidad media de una carabela de la época colombina, con buen viento, era de doce kilómetros por hora aproximadamente. Lo que en un día le permitía navegar 50 leguas o doscientos noventa y seis kilómetros.

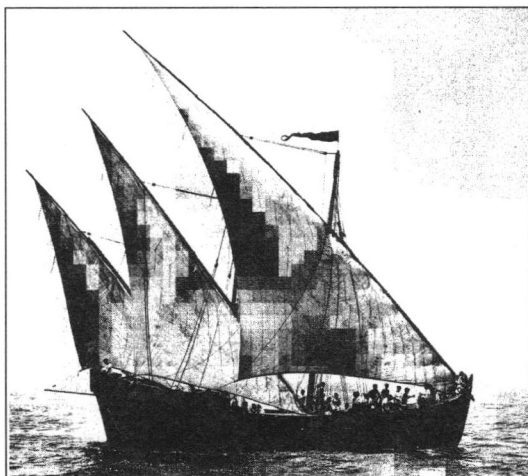


Figura 4 de carabela con velas latinas¹²

¹⁰ Suma de Geografía. Martín Fernández de Enciso. Madrid. 1948. Pág. 55.

¹¹ Espejo de Navegantes. Alonso de Chaves. Pág. 132.

¹² La carabela Niña de Cádiz y el primer viaje de Colón. Luis M. Coín Cuenca. Pág. 75 foto 37. Foto de D. José María Luzón Nogué.

Cuando se hacía navegación astronómica, se medía con el cuadrante o astrolabio marino la altura de la estrella polar o del sol. Con este dato se podía saber la latitud del lugar del observador con un error de posición en época colombina de unos 50 kilómetros (sobre medio grado de latitud). En alta mar cuando había olas era muy difícil el poder calcular la altura de la estrella o del Sol porque el movimiento del barco impedía el buen uso del cuadrante. Normalmente se bajaba a tierra cuando se llegaba a cualquier costa, isla o tierra firme, desde donde se tomaba con el cuadrante la altura de la estrella Polar o del Sol para luego obtener la latitud del lugar y pasarlo a la carta de navegar.

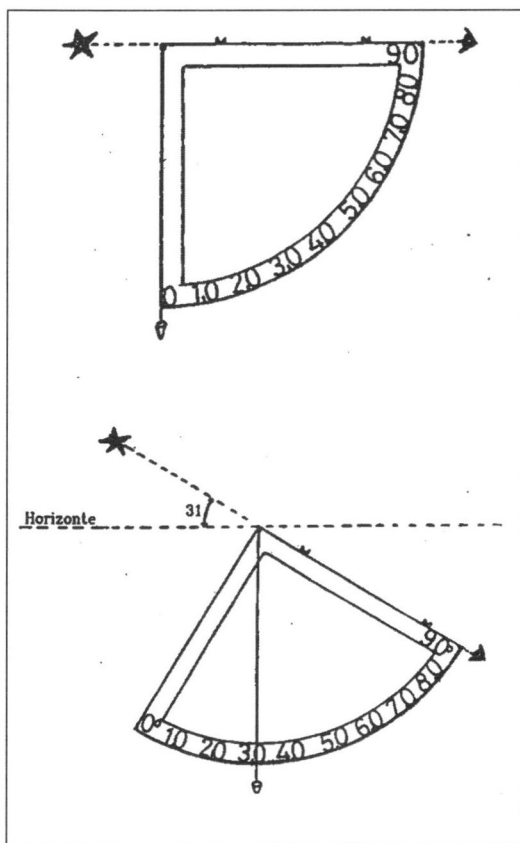


Figura 5 de cuadrante¹³

Cristóbal Colón como Capitán mayor de la flotilla de tres navíos iba a dirigir la navegación y a señalar el rumbo que tenían que seguir las otras naves.

La travesía de Palos de la Frontera a San Sebastián de la Gomera se efectuaba por aguas conocidas para los marineros, pilotos y capitanes españoles.

¹³ Figura del autor.

TRAVESIA DESDE PALOS DE LA FRONTERA HASTA LAS ISLAS CANARIAS

Solamente encontramos un incidente en la travesía a Canarias que consideramos de importancia y que debemos destacar: La rotura del timón de la carabela Pinta al cuarto día de navegación, y la forma en que se resolvió este asunto a la llegada en solitario de la carabela averiada a las playas de la isla de Gran Canaria.

En el Diario de Navegación de Cristóbal Colón, la única alabanza que se encuentra de Martín Alonso Pinzón en todo el viaje aparece en el día 6 de agosto de 1492: Precisamente cuando se produjo la rotura del timón de la carabela Pinta, Cristóbal Colón considerando que era peligroso acercarse a socorrerla se mantuvo a la espera confiando en la destreza de Martín Alonso.

"Y dice que alguna pena perdía con saber que Martín Alonso Pinzón era persona esforzada y de buen ingenio."¹⁴

Por su parte Hernando Colón, en la Historia del Almirante también mencionó el accidente del timón y nos informó además como por la fuerza del temporal Cristóbal Colón no pudo acercarse a socorrerlos. Por cierto que este temporal no se menciona en absoluto en el Diario. Y también por única vez se destaca la destreza marina de Martín Alonso para sacar a la carabela accidentada de su peligro sin la ayuda que Cristóbal Colón declaraba que no podía dar:

"Pero como quiera que Pinzón, capitán de dicho navío, era hombre práctico y marinero diestro, puso tal remedio con algunas cuerdas que pudieron seguir su camino."¹⁵

A pesar de los arreglos de fortuna que Martín Alonso realizó, por medio de cuerdas según Hernando Colón, el timón siguió rompiendo, pasando los tripulantes de la carabela Pinta por un verdadero sufrimiento hasta que llegaron a las proximidades de la isla de Gran Canaria, el día 9 de agosto. En esta costa Cristóbal Colón ordenó a Martín Alonso que con la carabela accidentada sola se fuera acercando a la playa, lógicamente para reparar el timón, porque ya no podía navegar. Por su parte Cristóbal Colón con la nao Santa María y la otra carabela se fueron hacia la isla de la Gomera, dejando totalmente desasistida a la carabela averiada Pinta. Debido a las calmas de viento Cristóbal Colón tardó

¹⁴ Diario de Colón. Edición de Carlos Sanz. Folio 2.

¹⁵ Historia del Almirante. Hernando Colón. Pág. 96.

tres días en llegar a la isla de la Gomera. Pero lo que es peor Martín Alonso con la carabela Pinta sufrió un temporal que le arrancó totalmente el timón, con gran peligro para la carabela y los tripulantes, necesitó quince días y pasó muchas penalidades para poder llegar a tierra por la península de Gando, al este de Gran Canaria:

"El sábado 25 de agosto, llegaron a la isla de Gran Canaria, donde Pinzón con gran fatiga, había arribado el día anterior."¹⁶

Fray Bartolomé de las Casas nos informaba de que los tripulantes de las carabelas comenzaron en aquellos momentos a murmurar ya abiertamente contra Cristóbal Colón:

"No dejaba la gente con estos trabajos e inconvenientes de murmurar y desganarse del viaje y comenzar a temer mayores dificultades."¹⁷

El propio Hernando Colón también refiere las murmuraciones y malestar de los tripulantes pero hábilmente lo atribuye al no haber podido encontrar otro barco para cambiar por la Pinta:

"Y aunque los otros recibieron de esto gran pesar, el se conformaba con aquello que sucedía."¹⁸

Nosotros consideramos que la razón de este abandono de la carabela Pinta por parte de Cristóbal Colón no podía ser debida a la necesidad de ir a buscar otra carabela para sustituirla puesto que el único problema que tenía la carabela Pinta era que había roto los herrajes del timón. Por esta causa tan fácil de arreglar en la isla de Gran Canaria, como luego se hizo cuando se llegó a tierra, no se iba a cambiar el mejor barco de los tres que formaban la flotilla.

En nuestra opinión, la causa que debió producir el malestar y las murmuraciones por parte de todas las tripulaciones fue el hecho de dejar Cristóbal Colón a un navío con avería en el timón completamente solo ante la vista de la isla de Gran Canaria, aunque en ese momento hubiese viento suave, y no lo hubiera llevado a remolque o acompañado hasta la playa para vararlo o fondearlo y allí repararlo. Otra solución habría sido el haber dejado a la otra carabela en custo-

¹⁶ Historia del Almirante, Hernando Colón. Pág. 97, 98. "El Almirante resolvió, a 23 de agosto, volver con sus dos naves a la gran Canaria..."

¹⁷ Historia de las Indias. Bartolomé de las Casas. Pág. 128.

¹⁸ Historia del Almirante. Hernando Colón. Pág. 98.

dia de la averiada hasta que la hubiera llevado a seguridad fondeándola o varándola en la playa, y entonces, Cristóbal Colón con la nao si hubiera podido dirigirse con seguridad para la carabela Pinta hacia la isla de la Gomera adonde tenía tanta prisa para llegar.

La prueba del tremendo error de mando de Cristóbal Colón con tripulaciones experimentadas en navegaciones de alta mar, es de que a pesar de estar cerca de la isla de Gran Canaria, la carabela Pinta tardó quince días en llegar a tierra, ya con el timón perdido completamente.

"Se propuso arreglar en Canaria dicha carabela, haciéndole un nuevo timón."¹⁹

Los tripulantes de toda la flotilla empiezan a intuir y temer que en caso de peligro de alguna de las carabelas esta puede ser abandonada a su suerte por el Almirante en toda la inmensidad de un océano desconocido. Lejos de comenzar a ganarse la confianza de los tripulantes de su flotilla, Cristóbal Colón con esta desafortunada orden de abandono de la carabela averiada para que por sus propios y limitados medios alcance la seguridad de la playa, perdió, a nuestro entender, ante todos los tripulantes el crédito que había conseguido con el apoyo incondicional de los hermanos Pinzones.

Como además de estos problemas padecidos por los tripulantes de la carabela Pinta, Cristóbal Colón ordenó el cambio de velas latinas por redondas

"Hicieron la Pinta redonda, porque era latina."²⁰

Hernando Colón nos informó que también se cambió el aparejo de la carabela Niña de latino a redondo:

"y a más de esto hizo mudar la vela, de latina en redonda, en la otra carabela llamada la Niña."²¹

El cambiar de aparejo, de latino a redondo, supone el renunciar a la gran capacidad de ceñida de las carabelas, y la posibilidad de poder volver navegando de alta mar aún con vientos contrarios.

¹⁹ Historia del Almirante. Hernando Colón. Pág. 98.

²⁰ Cristóbal Colón. Textos y Documentos completos. Edición consuelo Varela. Pág. 18: Diario del primer viaje. Jueves, 9 de agosto.

²¹ Historia del Almirante. Hernando Colón. Pág. 98.

"La carabela... barloventeando con viento escaso ... que para estos efectos fue, y es la mejor invención que hasta estos nuestros tiempos se ha hallado."²²

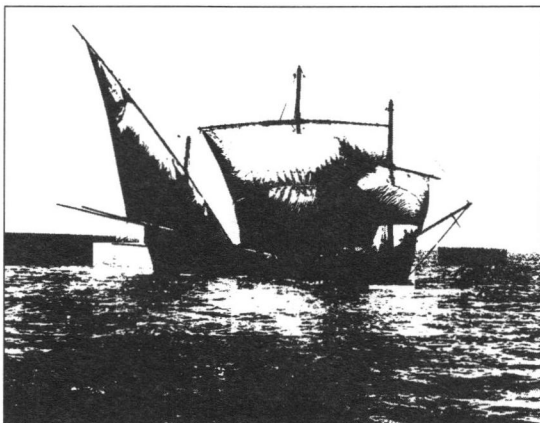


Figura 6 de carabela con aparejo cuadrado

Esta nueva orden de Cristóbal Colón tampoco debió de agradar mucho a expertas tripulaciones que ya únicamente confiaban en la gran capacidad de sus carabelas para sacarlos de cualquier situación comprometida adonde pudiera llevarlos ese extranjero de gran fantasía e imaginación. Si ahora les cambiaban sus velas latinas por redondas, les estaban reduciendo su capacidad de supervivencia en caso de ser falso lo prometido y certificado por Cristóbal Colón a los Reyes Católicos y a Martín Alonso.

Sin embargo, es cierto que para navegar con vientos siempre de popa, si era más cómodo y seguro el usar velas redondas en todos los navíos, aparte de conseguir así una mayor uniformidad en la velocidad de los tres navíos.

²² Itinerario de Navegación. Escalante de Mendoza. Pág. 39.

LA CARABELA NIÑA DE CÁDIZ

Yo navegué a América como capitán de la carabela Niña de Cádiz, en el año de 1990. Esta era una réplica similar a la carabela bajo el mando directo de Vicente Yañez Pinzón. Nosotros queríamos demostrar con esta réplica exacta de carabela colombina la verdadera ruta que siguió Cristóbal Colón en su primer viaje a América. Esta carabela Niña de Cádiz no tenía motor ni ningún otro elemento moderno. Iba equipada y navegaba igual que las de hace quinientos años. Con buen viento alcanzaba una velocidad media de seis a siete nudos que son unos 12 kilómetros por hora. Por lo que esta carabela podría haber navegado con las tres carabelas de Colón y en ese caso habría mantenido su rumbo y velocidad sin ningún problema.

En el viaje de Cristóbal Colón de ida desde Palos de la Frontera hasta la isla de la Gomera en las Canarias, la distancia total navegada fue aproximadamente de 1.479 kilómetros (250 leguas). El tiempo que necesitó Cristóbal Colón para llegar hasta San Sebastián de la Gomera fue de once días. Por causa de los tres días de calmas que se encontraron al final del viaje, la velocidad media de la flotilla fue de 5, 6 kilómetros por hora.²³

Por nuestra parte, la carabela Niña de Cádiz, salió del Puerto de Santa María, y fue navegando hacia Palos de la Frontera, desde donde sin tocar tierra se procedió con idéntico rumbo que Cristóbal Colón en su primer viaje. Hasta llegar a San Sebastián de la Gomera navegamos 1.689 kilómetros (285 leguas) en doce días.

Por causa de los tres días de calmas que encontramos al principio del viaje, la velocidad promedio del viaje fue de 5,7 kilómetros por hora.²⁴

²³ Diario de Colón. Edición de Carlos Sanz. Folio 2.

²⁴ La carabela Niña de Cádiz y el primer viaje de Colón. Luis M. Coín. Pág. 117.

CAPÍTULO VI

SALIDA DE SAN SEBASTIÁN DE LA GOMERA

La travesía del Océano. Las Instrucciones de Navegación.

Las buenas prácticas marineras de la época obligaban a los Capitanes Generales de las flotas a dar las Instrucciones de Navegación a todos los capitanes de los navíos antes de hacerse a la mar:

"que en todo guarden la orden e instrucción que el mismo les dará antes que partan".¹

Cristóbal Colón, como Capitán General, también dio las Instrucciones de Navegación a los capitanes de las otras dos carabelas, antes de la salida de las tres naves que componían la flotilla puesta por los Reyes Católicos bajo su mando.

Parte de las Instrucciones de Navegación que dio Cristóbal Colón a los Capitanes de las otras dos carabelas aparecen explícitamente citados por Hernando Colón:

"en el primer capítulo de la instrucción dada por él a todos los navíos en Canarias, mandaba a éstos que después que hubiesen navegado setecientas leguas al Poniente, sin haber hallado tierra, no caminasen desde media noche hasta ser de día."²

Este primer capítulo indicaba claramente como Cristóbal Colón esperaba encontrar las primeras islas de la otra parte del Atlántico a 750 leguas (4.400 kilómetros), de las islas Canarias, y por esa fundamental razón ordenaba navegar

¹ Itinerario de Navegación. Juan Escalante de Mendoza. Edición Museo Naval, Madrid. 1985. Pág. 52.

² Historia del Almirante. Hernando Colón. Pág. 110.

con suma prudencia al pasar las primeras 700 leguas (4.107 kilómetros), para evitar la embarrancada nocturna y la consiguiente pérdida de las naves y vidas.

En el propio Diario de a bordo de Cristóbal Colón, en la fecha de 7 de octubre, aparecen otros dos capítulos de las Instrucciones de Navegación. Uno referente a un premio para la primera persona que viese la primera tierra. Para anunciarlo ordenaba se debía de levantar una bandera en la parte más alta del mástil y disparar un cañonazo con una lombarda. Y el otro capítulo se refería a que todos los navíos debían reunirse junto a la nao capitana al amanecer y al anochecer:

"La carabela Niña... levantó una bandera en el topo del mástil y tiró una lombarda por señal que veían tierra, porque así lo había ordenado el Almirante. Tenía también ordenado que al salir el sol y al ponerse se juntasen todos los navíos con el..."³

En el jueves, 22 de noviembre del Diario de a bordo, se nos indicaba parte de otro capítulo de la Instrucción Náutica que dio Cristóbal Colón a los Capitanes de las otras carabelas en cuanto a que deberían seguir el rumbo que marcara la nao capitana, a la vista durante el día y por medio de un farol por la noche:

"El Almirante... hizo tener farol toda la noche..."⁴

En las declaraciones de los Pleitos Colombinos nos encontramos con otro capítulo de las Instrucciones de Navegación en la que Cristóbal Colón ordenaba que en caso de disparar un cañonazo se acercaran inmediatamente a su nao las dos carabelas:

"del navío en que había ido el dicho Colón habían tirado un tiro y que el dicho Martín Alonso Pinzón iba con su navío adelante y aguardó..."⁵

Resumiendo la parte conocida de las Instrucciones de Navegación que Cristóbal Colón entregó a los Capitanes de las carabelas Pinta y Niña, el día anterior, a la salida de San Sebastián de la Gomera debían ser, entre otras las siguientes:

³ Diario de Cristóbal Colón: Edición de Carlos Sanz. folio 7.

⁴ Cristóbal Colón, Textos y documentos completos. Ed. Consuelo Varela. Pág. 61.

⁵ Pleitos Colombinos. Obra citada. Tomo VIII. Testigo Alonso Gallego. Pág. 341.

- 1ª.- La nao capitana marcará el rumbo para la flotilla. Durante el día seguir el rumbo que marque su proa, y durante la noche guiarse por su farol de popa.
- 2º.- En caso de llamada general por parte de la nao capitana, ésta disparará un cañonazo de aviso. Las dos carabelas deberán reunirse inmediatamente con la nao capitana.
- 3ª.- Las primeras islas de la otra parte del Atlántico se encuentran a 750 leguas, por consiguiente a partir de haber pasado 700 leguas se navegará a toda vela hasta la media noche y luego se reducirán velas hasta el amanecer en que se continuará la navegación normal.
- 4º.- Las dos carabelas se juntarán a la nao capitana al amanecer y al anochecer. Se ofrece por los Reyes un premio de 10.000 maravedies anual de por vida a la persona que vea la primera tierra de las Indias. La nao o carabela deberá avisarlo a las demás por medio de una bandera en el tope del mástil y un cañonazo.

A partir de ese momento todo estaba preparado para el más trascendental viaje de la historia de la humanidad. Al amanecer del día 6 de septiembre se pusieron en marcha los mejores navíos y tripulaciones de Europa con destino a descubrir una nueva ruta hacia la otra parte del Atlántico, hacia donde Cristóbal Colón certificaba, contra la opinión de todos los expertos del mundo conocido, que se encontraban las Indias y la China.

El viaje estimado en cuanto a duración iba a ser relativamente corto, puesto que las 750 leguas las podrían recorrer las dos carabelas con buen viento en 15 días, a un promedio de 50 leguas (296 kilómetros) por día. Pero a causa de la nao, más lenta, la velocidad media se estimaría en 40 leguas (237 kilómetros) por día, con buen viento. La travesía duraría 19 días aproximadamente. La disposición mental de las tripulaciones, tras ser informadas por sus respectivos capitanes y pilotos sobre la duración prevista del viaje, tenía que ser la estar dispuestos a navegar continuamente hasta encontrar las primeras islas de la otra parte del Océano Atlántico a los 19 días de travesía, si el viento soplaba favorablemente y la carta de navegar de Cristóbal Colón era correcta.

El tiempo y la distancia a navegar eran muy similares a los empleados en las navegaciones a la Guinea, de la que había muchos marineros experimentados enrolados en las tripulaciones de la flotilla colombina. De la ruta a la Guinea ya eran conocidas las aguas, los vientos y los rumbos, tanto de la navegación cos-

tera como de alta mar. Pero en cambio a la travesía que ahora se iba a comenzar no eran conocidas las aguas, ni los vientos ni los rumbos. Y lo que era peor para la expedición era que la mayoría de los tripulantes desconfiaban del Capitán General desde antes de comenzar el viaje, y más todavía después del abandono de la carabela Pinta con el timón averiado frente a las costa de Gran Canaria, y que habiendo perdido el timón estuvo a punto de naufragar.

Por el contrario eran bien conocido por las tripulaciones sus barcos sus pilotos y sus capitanes. Durante todo el viaje solamente en ellos confiaron. Sobre todo confiaron en Martín Alonso Pinzón, como pudimos comprobar por las declaraciones ya citadas de los Pleitos Colombinos. Hasta el propio Cristóbal Colón confiaba plenamente en la pericia náutica y buen ingenio de Martín Alonso Pinzón, como lo confirma su anotación en el Diario de a bordo del día 6 de agosto de 1492.

Por nuestra parte, con la carabela Niña de Cádiz, de la Diputación Provincial de Cádiz, y el motovelero escuela Tartessos, de la Universidad de Cádiz, también tomamos provisiones en San Sebastián de la Gomera, oímos misa el día anterior de la partida, y también a la salida de la misma dimos las instrucciones de navegación para los dos barcos de la expedición. Como nosotros sabíamos también que la distancia directa entre La Gomera y la isla de Martinica es de aproximadamente 4.656 kilómetros (780 leguas) , y la velocidad media que esperábamos hacer, sin forzar los aparejos y velas en la primera navegación oceánica de nuestra carabela , era de 40 leguas (237 kilómetros) por día. Por nuestra estima calculamos que llegaríamos a las primeras islas de la otra parte del Océano Atlántico en 20 días aproximadamente, si el viento y la buena fortuna nos favorecía. Así se lo hicimos saber a las tripulaciones de los dos barcos que esperaban ilusionadas la amanecida del día siguiente para, la mayoría de ellos, cruzar por primera vez el Océano Atlántico, y contribuir decisivamente al mejor conocimiento del capítulo más importante de la historia de la navegación.

CRISTÓBAL COLÓN

La salida de San Sebastián de la Gomera la efectuó Cristóbal Colón en su primer y trascendental viaje con destino a la otra parte del Océano, al amanecer del día 6 de septiembre de 1492. Todos tomaron su rumbo y al poco tiempo se encontraron con una carabela española que venía de la isla del Hierro, y les

informaron que por aquellas aguas había tres carabelas portuguesas esperando para capturarlos:

"Y supo el Almirante de una carabela que venía de la Isla del Hierro que andaban por allí tres carabelas de Portugal para lo tomar."⁶

Los portugueses conocían perfectamente los planes de Cristóbal Colón, porque él mismo se los había contado al Rey de Portugal y a su consejo de expertos, como nos lo indicó claramente Hernando Colón:

"Ni el Almirante se quiso aclarar tanto que le sucediese lo mismo que en Portugal, y le quitasen la bienandanza."⁷

Que las tres carabelas de Portugal estuviesen patrullando y montando guardia al sur de la isla de Hierro, significa que era por allí por donde el alto mando naval portugués esperaba la entrada de las tres carabelas españolas mandadas por Cristóbal Colón para tratar descubrir las Indias, por dentro de sus aguas de soberanía. Esto era lo que los portugueses no iban a consentir: que tres carabelas españolas se metieran dentro de la ruta de la Guinea, con un pretexto u otro.

Que las tres carabelas portuguesas preparadas para capturarlos estuvieran patrullando al sur de la isla del Hierro no podía significar otra cosa que por allí era por donde Cristóbal Colón tenía necesariamente que entrar con su flotilla para dirigirse a las proximidades de las islas de Cabo Verde, y desde allí poner rumbo al Oeste hasta encontrar las islas de la otra parte del Océano.

Este era el camino que Cristóbal Colón certificaba que conducía a las Indias, y el mismo que luego siguió en sus cuatro viajes a las islas del mar Caribe y de la América Central.

Si Cristóbal Colón llevó rumbo hacia la isla de Hierro, como se deduce de su Diario de a bordo, el informe de la presencia de las tres carabelas portuguesas lo detuvo en seco. Durante tres días que tuvo calmas de viento, debió meditar mucho que rumbo tomaría para evitar ser capturado por los portugueses. Puesto que está claro que el no tenía más remedio que entrar en aguas de la soberanía de Portugal, aunque solo fuese de paso hasta llegar a las islas y tierras firmes que él conocía en la otra parte del Océano Atlántico.

⁶ Diario de Colón. Edición de Carlos Sanz. Jueves, 6 de septiembre. Folio 3.

⁷ Historia del Almirante. Hernando Colón. Pág. 88.

Después del aviso de la carabela española, Cristóbal Colón no navegó ni al Sur ni al Sudoeste hacia la isla del Hierro, ni mucho menos al Oeste. En el propio Diario de a bordo, en la anotación del día 6 de septiembre, pero correspondiente a la mañana del día siguiente, viernes 7 de septiembre, se indica que la flotilla de tres navíos se encontraba entre las islas de Gomera y Tenerife:

"y a la mañana se halló entre la Gomera y Tenerife."⁸

Lo que nos indica que se debió poner durante gran parte del día y de la noche rumbo Este; ya que saliendo de San Sebastián de la Gomera y debiendo poner rumbo Sur-Sudoeste para encontrarse a la carabela que venía del Hierro, con rumbo contrario, después de muchas horas, y a pesar del poco viento y la corriente que en esta zona es del Sudoeste, se encontró al día siguiente en una posición mucho más al Este.

"Canarias: En estas islas la dirección general de la corriente es hacia el Sudoeste... Su velocidad varia de 0 a 1,25 nudos."⁹

"Al Oeste del archipiélago se dirige generalmente hacia el Sudoeste, Sur-Sudoeste y Sur con una velocidad media de 0,5 millas por hora."¹⁰

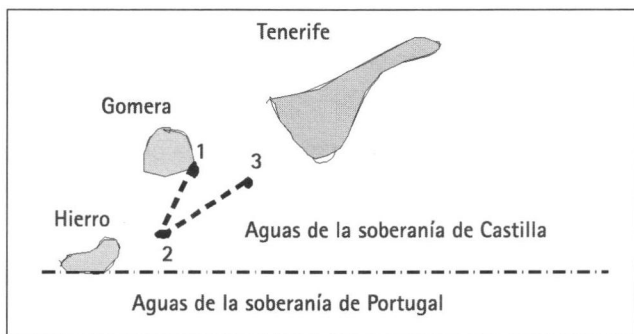


Figura 1 esquematizada de las islas de Gomera, Hierro y Tenerife

⁸ Cristóbal Colón, textos y documentos completos. Edición Consuelo Varela. Diario del primer viaje. Pág. 19.

⁹ Derrotero de la costa Occidental de África. Instituto Hidrográfico de la Marina. Cádiz, 1965. Pág. 33.

¹⁰ Derrotero de la costa Occidental de África. Obra citada anteriormente. Pág. 137.

La posición 1 es la de salida de San Sebastián de la Gomera, la posición 2 es la posición posible de la flotilla colombina cuando avistó y se comunicó con la carabela que venía del Hierro para la Gomera, y 3 es la posición en que se encontraba la flotilla colombina en la mañana del día 7 de septiembre.

La Corte portuguesa había decretado en el año de 1480, después de la guerra con Castilla, que las tripulaciones de navíos castellanos, o de otra nación, que entrasen en sus aguas de soberanía fuesen echadas a la mar y los navíos confiscados en el mismo lugar donde fuesen encontrados, sin más orden ni juicio. El cronista de la corte portugués García de Rezende nos explicaba crudamente como mantenían su soberanía la monarquía portuguesa sobre las aguas y la navegación a Guinea:

"Un piloto y dos marineros habían huido a Castilla... el Monarca logró hacerlos prender en Castilla por mensajeros secretos... Cortáronles a los marineros las cabezas, guardándoselas, y al piloto lo llevaron a Évora, donde el Rey lo mandó descuartizar."¹¹

No solamente Cristóbal Colón se pensaría mucho como entrar en aguas de soberanía portuguesa, con el peligro inmediato que esto tenía para todos ellos y su proyecto de descubrimiento; sino que los capitanes, pilotos y marineros españoles debieron tentarse mucho la ropa también para atreverse a continuar adelante con la amenaza de las carabelas portuguesas sobre sus cabezas como el peligro más terrible y presente desde el mismo momento que entrasen en sus aguas. De nuevo el contar con Martín Alonso como capitán debió de darles la confianza necesaria:

"El Martín Alonso Pinzón era el más valeroso hombre por su persona que había en toda esta tierra, y con un navío que tenía le temían los portugueses en los tiempos pasados que no había navío de los portugueses que le osase aguardar."¹²

Por la bula papal *Aeternis Regis* de 1481, tras la guerra entre España y Portugal, la línea de demarcación de las aguas de soberanía y conquista quedaron delimitadas por medio de un paralelo que pasase por el punto más meridional de la isla del Hierro. Las aguas y tierras que se encontrasen sin dueño cris-

¹¹ Los Portugueses. Jaime Cortesao. Edición Ballesteros Beretta. Barcelona. 1947. Pág. 543.

¹² Pleitos Colombinos. Obra citada. Tomo VIII. Testigo Fernando Ianes de Montiel. Pág. 312. "Martín Alonso Pinzón, y que era el más valeroso hombre por su persona que había en toda esta tierra."

tiano al sur de esa marca serían de la descubierta y conquista de Portugal. Y las islas y tierras que se encontrasen sin dueño cristiano al Norte de esa marca serían de la descubierta y conquista de Castilla.

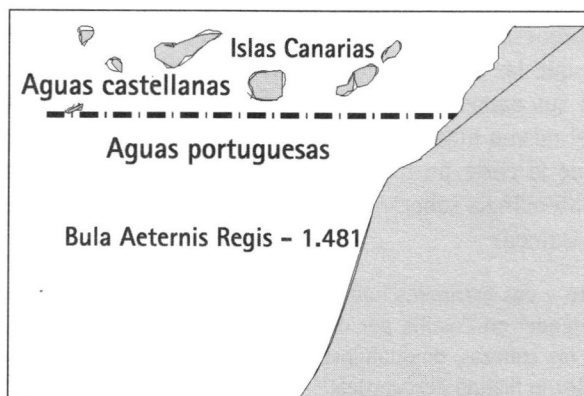


Figura 2 esquematizada de la Bula *Aeterni Regis*

La doble contabilidad de la distancia y los dos rumbos.

Al tercer día de espera comenzó a soplar viento del Nordeste, que es el viento típico de la época en la isla de la Gomera:

"Los vientos reinantes en el verano en la isla de la Gomera son las brisas del Nordeste, bastante fuertes."¹

Y también en la isla de Tenerife:

"Cerca de esta punta (Teno) se encontrará el viento al Nordeste, empezando por rachas duras."²

En ese momento en que empezó a soplar el viento fuerte del Nordeste, día 8 de septiembre de 1492, Cristóbal Colón ya había tenido tres días, para junto con sus capitanes y pilotos, tomar la decisión de cual iba a ser su rumbo para evitar a los portugueses en una travesía que necesitaba indefectiblemente pasar por sus aguas de soberanía.

En la Carta-Provisión de los Reyes Católicos al Ayuntamiento de Palos, de fecha 30 de abril de 1492, se ordenaba a los capitanes que se enrolaron con Cristóbal Colón:

"E así partidos sigáis la vía donde el de nuestra parte vos mandare... con tanto que no vayan a la Mina, ni al trato de ella que tiene el serenísimo rey de Portugal."³

¹ Derrotero de las costas de África Occidental. Obra citada. Pág. 209.

² Obra citada anteriormente. Pág. 184.

³ Carta Provisión de los Reyes Católicos de fecha 30 de abril de 1492. Original en Archivo de Veraguas. Copia en Archivo de Indias de Sevilla.

Esta carta no prohibía a los marinos paleños navegar por aguas de la soberanía de Portugal, solamente les prohibía ir a la Mina, Guinea portuguesa, y hacer trato con los indígenas de aquellas tierras. Por esta fundamental razón la autorización real para navegar por esas aguas se sobrentiende en esta carta citada tanto como en la siguiente de los Reyes Católicos a Cristóbal Colón de fecha 5 de septiembre de 1493, antes de emprender su segundo viaje:

"Y ya sabéis que os escribimos que no tocáis, si ser pudiese, en el cabo de San Vicente, y que os apartáis cuanto más pudieseis de las costa y de sus islas, por no os embarazar en el camino: esto mismo os encargamos ahora."⁴

Por tanto parece claro que Cristóbal Colón tenía decidido antes de la salida de Palos tomar un rumbo que lo llevase desde la isla de la Gomera hasta cerca de las islas de Cabo Verde para de allí seguir luego hacia el Oeste hasta las islas Caribe de la otra parte del Océano, no contando con las tres carabelas portuguesas. Conocida la vigilancia, la primera parte de la travesía necesariamente consistirá en alejarse lo bastante de la zona de patrulla portuguesa, para no ser vistos. Después al estar seguros de no ser avistados entrar en aguas de la soberanía de Portugal. Que esta era la intención de Cristóbal Colón, y que todas las tripulaciones lo sabían lo confirma el que en el momento que navegaban con rumbo Oeste al Norte de la isla del Hierro, a cuyo lado Sur patrullaban las carabelas portuguesas, los timoneles de la nao Santa María, que marcaba el rumbo de las otras dos carabelas, no gobernaban al rumbo Oeste ordenado por Cristóbal Colón, sino al Oeste cuarta al Noroeste, y hasta el Noroeste, tratando indudablemente de alejarse lo más posible de la isla para no ser avistados por los vigías de las carabelas portuguesas. Detalle que no gustó a Cristóbal Colón, posiblemente porque no quería aparentar miedo de los portugueses ante las tripulaciones de las otras dos carabelas que seguían su pista.

A pesar que Cristóbal Colón amonestaba a sus timoneles, estos no hacían caso y continuaban gobernando más hacia el norte de lo ordenado por motivos claros de seguridad vital ante la vigilancia de las carabelas portuguesas.

⁴ Carta de los Reyes Católicos a Cristóbal Colón. De fecha 5 de septiembre de 1493. Original Archivo de Veraguas. copia en Archivo de Indias Sevilla.

"Los marineros gobernaban mal, decayendo sobre la cuarta del Noroeste y aun a la media partida, sobre lo cual les riñó el Almirante muchas veces."⁵

En ningún otro momento aparecerá en el Diario otra queja del Almirante por mal gobierno de los marineros, sino todo lo contrario, por ejemplo cuando se mencionen la observación de los timoneles del Noroeste de la aguja magnética.

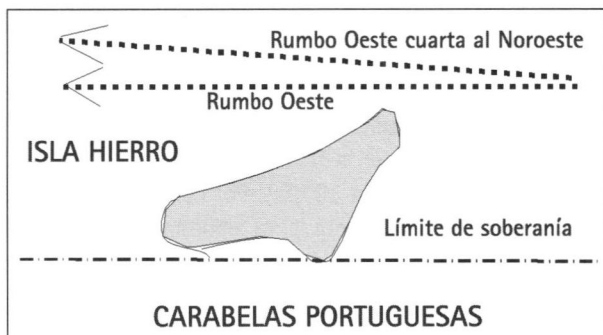


Figura 1 esquematizada de la isla del Hierro y navegación de la flotilla

El día 9 de septiembre, en el Diario de navegación, se indicaba que Cristóbal Colón acordó contar menos leguas de las que andaba para que la gente no tuviera mucho miedo si el viaje se alargara más de lo debido. Lo que quiere decir que llevaba una doble contabilidad.

"Y acordó contar menos de las que andaba, porque si el viaje fuese largo no se espantase y desmayase la gente."⁶

Y se anotó que durante el día navegó 15 leguas y durante la noche 30. Lo que junto con el gobierno más hacia el Norte del rumbo debido, quiere decir en nuestra opinión, que durante el día navegaban con las velas bajas para evitar ser vistos por los vigías de las carabelas portuguesas, y en cambio por la noche, en que no había peligro de ser vistos, se navegaba a toda vela recorriendo el doble de distancia que durante el día:

"Anduvo aquel día 15 leguas... en la noche anduvo ciento y veinte millas que son 30 leguas."⁷

⁵ Cristóbal Colón. Textos y documentos completos. Diario del primer viaje. Domingo, 9 de septiembre. Pág. 20.

⁶ Obra citada anteriormente. Pág. 20

⁷ Diario de a bordo. Edición de Carlos Sanz. folio 3.

La doble contabilidad que Cristóbal Colón anotaba en su Diario de navegación no tenía, en nuestra opinión, el objetivo de evitar que los capitanes, pilotos y marineros españoles se espantasen si el viaje fuese largo; porque la mayor parte de ellos eran hombres expertos en la navegación y sabían perfectamente lo que duraría una travesía de 750 leguas (4.400 kilómetros), y sabían muy bien cómo la duración del viaje dependía de la velocidad de los navíos. Y como la velocidad de los navíos dependía de la fuerza y dirección de donde soplara el viento y la corriente. Si el viento y la corriente eran favorables, todos sabían antes de la salida que la travesía del Océano hasta encontrar las primeras islas de la otra parte duraría 19 días. Por consiguiente, la doble contabilidad del plan de Cristóbal Colón no era para engañar a los expertos tripulantes españoles, como casi todo el mundo a la vista del Diario de Colón han creído a pie juntillo:

"Colón sabía muy bien que llegaría el momento en que sus hombres clamarían por regresar."⁸

La doble contabilidad, reconocida en el extracto del Diario solamente para la distancia, nosotros consideramos que también se refería al rumbo. La intención de Cristóbal Colón, por todo lo anteriormente mencionado, por supuesto con el asentimiento de todos sus capitanes, era pasar por aguas portuguesas en la primera parte de la travesía oceánica. Pero al entrar en aguas portuguesas corrían el peligro de ser apresados y ejecutados en el acto, y este debió de ser el verdadero temor de los tripulantes españoles. El plan de Cristóbal Colón, en nuestra opinión, debió ser el de llevar una doble contabilidad completa del viaje. Sobre el papel (Diario) navegarían con rumbo Oeste y una distancia corta sobre la carta de navegar, y en la realidad (cuenta secreta) navegarían con rumbo Sudoeste con dirección hacia las islas de Cabo Verde. Desde sus cercanías se cambiaría de rumbo para dirigirse hacia el Oeste hasta descubrir las islas de la otra parte del Océano. Esta sería la distancia larga (secreta) en la carta de navegar. Este rumbo Sudoeste y esta distancia larga se tenían que mantener secretas, por si acaso caían en manos de los portugueses en ese trayecto o a la vuelta. Las anotaciones del Diario de Navegación con el rumbo oeste y las distancias cortas demostrarían que habían navegado dentro de aguas de soberanía castellanas. Y siempre podrían justificar que un temporal (fuerza mayor) los habían arrojado tan al Sur como estuviesen cuando los portugueses los encontraran. De momento tendrían la oportunidad de no ser ajusticiados en el acto y de ser llevados a Lisboa,

⁸ El Almirante de la mar Océano. Samuel Eliot Morison. Méjico. 1991. Pág. 303.

donde los Reyes Católicos podrían interceder por ellos. El propio diario De Colón reconoce que la contabilidad corta era ficticia y la larga era verdadera:

"Por manera que escribió por dos caminos aquel viaje; el menor fue el fingido y el mayor el verdadero."⁹

Cristóbal Colón entregó el Diario de navegación del primer viaje a los Reyes Católicos en Barcelona, a la vuelta victoriosa del mismo. En el Diario, referente al rumbo, siempre aparece el rumbo Oeste desde la salida de Canarias. Como está claro para los Reyes Católicos que ese no fue el rumbo que llevaron desde el principio de la travesía Oceánica, antes de salir Cristóbal Colón para su segundo viaje a las Indias desde Cádiz, los Reyes expresamente le pidieron en una carta de fecha 5 de septiembre de 1493, que les informara de cual fue el rumbo exacto que siguió en su primer viaje:

"Nosotros mismos, y no otro alguno, hemos visto algo del libro que nos dejastes... para bien entenderse mejor este vuestro libro habíamos menester saber los grados en que están las islas y tierras que hallastes, y los grados del camino por donde fuistes."¹⁰

Resulta evidente que el rumbo verdadero que siguió Cristóbal Colón no fue el rumbo Oeste, tal y como figura en el Diario de navegación del primer viaje.) Cual o cuales fueron entonces ?

Para conocer el rumbo o los rumbos que siguió Cristóbal Colón en su primer viaje a las Indias deberemos pasar revista a los cronistas e historiadores de la propia época colombina, y no quedarnos solamente con la información interesada que nos da el Diario de navegación, extractado por fray Bartolomé de las Casas, además de su Historia de las Indias, y la Historia del Almirante de Hernando Colón, hijo y parte muy interesada en la defensa de los méritos y privilegios de su insigne padre.

Andrés Bernáldez, cura de los Palacios de Sevilla, que hospedó a Cristóbal Colón en su propia casa una temporada a la vuelta de su segundo viaje, nos dio una información directa y muy clara al respecto del rumbo que siguió Cristóbal Colón en su primer viaje:

⁹ Cristóbal Colón. Textos y documentos completos. Edición consuelo Varela. Obra citada anteriormente. Diario del primer viaje. Pág. 25. Martes, 25 de septiembre.

¹⁰ Carta de los Reyes Católicos a Cristóbal Colón, de fecha 5 de septiembre de 1493. Original en el Archivo de Veraguas. Copia en el Archivo de Indias de Sevilla.

"e tomó su vía por el mar adelante a las islas de Cabo Verde; e desde siempre el occidente en popa, hacia donde nos vemos ponerse el sol en el mes de marzo."¹¹

De acuerdo con Andrés Bernáldez, Cristóbal Colón en su primer viaje a las Indias, desde las islas Canarias hasta las islas de Cabo Verde debió poner rumbo del Sudoeste, y luego desde las proximidades de las islas se tuvo que cambiar al rumbo Oeste para seguir al sol cuando se pone en el mes de marzo. Para Andrés Bernáldez, de acuerdo con la información que le dio el propio Cristóbal Colón, éste utilizó dos rumbos en su primer viaje: Primero el rumbo Sudoeste y segundo rumbo Oeste.

Pedro Mártir de Anglería, cronista florentino de la corte de los Reyes Católicos, en sus *Décadas* nos da también la información directa del rumbo que siguió Cristóbal Colón en su primer viaje, y también confirma que no fue el rumbo Oeste desde el principio:

"Desde estas islas (Canarias) pues, y siguiendo siempre a sol poniente, aunque un poco a la izquierda, como el mismo me contó muchas veces a su vuelta."¹²

Pedro Mártir nos da la referencia de las islas Canarias, y desde allí el rumbo es hacia el Oeste, pero un poco a la izquierda; lo que quiere decir que el rumbo podría ser desde Oeste cuarta al Sudoeste hasta el Sudoeste. Pero entonces nos quedaría la pregunta de adonde iba Cristóbal Colón tan decidido a ese extraño rumbo a la izquierda del Oeste.

También puede interpretarse la información de Anglería en que Cristóbal Colón navegó a dos rumbos: primero y hasta un cierto tiempo de navegación tomaría desde el Oeste cuarta al Sudoeste y después de un cierto tiempo de navegación a ese primer rumbo ya se podía poner a navegar a un segundo rumbo el Oeste, para que la ruta completa seguida quedara un poco a la izquierda del sol poniente.

¹¹ Memorias del reinado de los Reyes Católicos. Edición Gómez Moreno y Carriazo. Madrid. 1962. Cap. CXVIII. Pág. 271.

¹² Cartas de particulares a Colón y Relaciones coetáneas. Edición de Juan Gil y Consuelo Varela. Pedro Mártir de Anglería. *Décadas*. Primera. Cap. 1. Pág. 41.

El rumbo más exacto nos lo dio Gonzalo Fernández de Oviedo, de forma indirecta, en su *Historia General de las Indias*, en donde nos informaba exactamente de las preguntas que los Reyes Católicos le hicieron a Cristóbal Colón en la fecha de 5 de septiembre de 1493, y éste no creyó oportuno, ni seguro, de contestar por escrito.

Fernández de Oviedo, conoció personalmente a muchos pilotos y marineros de los que participaron en los primeros viajes de descubrimiento, y especialmente a Vicente Yañez Pinzón, con el que tuvo una cierta amistad:

"Así como de Vicente Yañez Pinzón... porque con este yo tuve amistad hasta el año de mil e quinientos e catorce que él murió."¹³

fruto de la cual y del interés de Oviedo por la historia de los primeros momentos del descubrimiento debió de ser el relato directo de la versión de los hermanos Pinzones sobre todos los acaecimientos más importantes de ese trascendental primer viaje.

En relación con los rumbos seguidos para llegar desde las islas Canarias hasta la isla de Santo Domingo, que era el objetivo de Cristóbal Colón en su primer viaje, Fernández de Oviedo nos explica que se deberá bajar navegando desde las islas Canarias hasta los 14 o 15 grados de latitud Norte, para después proseguir navegando ese paralelo hasta encontrarse con las primeras islas del Caribe desde la Deseada hasta la Antigua, y luego de isla en isla hasta llegar hasta Santo Domingo que está situada entre los 18 grados por la parte Sur de la isla hasta los 20 grados por la parte Norte.

Cristóbal Colón, nos informó Oviedo, bajó en latitud desde las islas Canarias solamente hasta los 19 o 20 grados. Exactamente el paralelo medio de la isla de Santo Domingo, pero a causa de las corrientes y del desvío de la aguja magnética fue a arribar a las islas de los Lucayos y a Cuba con gran peligro de naufragar y perderse:

"e si fuese en diez y nueve o en veinte, por ventura, por poco de tiempo contrario o por los defectos de la aguja de marear, no tomaría esta isla, e

¹³ *Historia General y Natural de las Indias*. Gonzalo Fernández de Oviedo. Edición de Juan Pérez de Tudela Bueso. Madrid. 1959. Pág. 53.

por las corrientes iría a dar en las islas de los Lucayos, o en la de Cuba, como hizo el Almirante en su primer viaje."¹⁴

De acuerdo con la información de Fernández de Oviedo, Cristóbal Colón en su primer viaje a las Indias bajó, es decir que puso un rumbo más al Sur del Oeste, desde el paralelo de los 27 grados y medio de la isla de la Gomera hasta el paralelo de los 19 grados, o los 20, y luego lo siguió al rumbo Oeste buscando en su proa la isla de Santo Domingo. De forma parecida a como navegó en su tercer viaje desde las islas Canarias:

"Y yo navegué al austro con propósito de llegar a la línea equinoccial, y de allí seguir al Poniente hasta que la isla Española me quedase al septentrión."¹⁵

Pero a causa de las corrientes, los vientos y el nordestear de la aguja magnética fue a parar más al Norte a las islas de los Lucayas o Bahamas y a Cuba. Esta información, que coincide exactamente con la que nos dio Andrés Bernáldez, nos confirmaba que Cristóbal Colón desde las Canarias tomó un rumbo que lo llevaría hacia el Sudoeste hasta alcanzar el paralelo de los 19 grados, intermedio entre los 18 grados de la parte Sur de Santo Domingo y los 20 grados de la parte Norte de la isla. A partir de este paralelo tomó el rumbo Oeste con la intención de llegar a la isla de Santo Domingo. Pero las corrientes y el Noroestear de las agujas magnéticas lo llevaron más al Norte hasta llegar a las islas Bahamas. También nos dio Fernández de Oviedo dos rumbos para la flotilla colombina en su primera travesía del Océano Atlántico: Un primer rumbo para llegar desde la isla Gomera hasta el paralelo de los 19 grados y otro segundo rumbo para seguir ese paralelo hasta las islas Lucayas o Bahamas. Otro dato de singular importancia que nos proporcionó Fernández de Oviedo fue que la duración de la travesía, de la isla de la Gomera hasta las primeras islas del Caribe, es de 20 días con buen viento:

"Después que ha navegado veinte días con mediano tiempo."¹⁶

Es por tanto, confirmado por Fernández de Oviedo, a una travesía estimada por los pilotos y capitanes de unos 20 días a lo que se enfrentaban las tres naves de la flotilla colombina

¹⁴ Historia General y Natural de las Indias. Obra citada anteriormente. Pág. 39. "Esto que he dicho no se puede aprender en Salamanca, ni en Bolonia, ni en París, sino en la cátedra de la gisola." (Brújula).

¹⁵ Cristóbal Colón. Textos y Documentos completos. Relación del Tercer viaje. Pág. 207.

¹⁶ Historia General y Natural de las Indias. Gonzalo Fernández de Oviedo. Pág. 39.

Como de acuerdo con Andrés Bernáldez la flotilla puso rumbo a las islas de Cabo Verde, y este era el rumbo esperado por los portugueses que conocían perfectamente el plan de navegación de Cristóbal Colón. Nosotros consideramos que Cristóbal Colón no podía, con buen juicio, poner el rumbo directo de la Gomera hasta las islas de Cabo Verde que es el Sur-Sudoeste. Ya que en esta ruta lo podrían estar posiblemente buscando otros barcos portugueses, lo mismo que en la ruta Sur por la costa africana. El rumbo más seguro para llegar al paralelo de los 19 grados, que es el dato más importante del viaje y que nos lo informaba Fernández de Oviedo, era el rumbo Sudoeste. Así cumplían la recomendación de los Reyes Católicos de alejarse lo más que pudieran de las islas de los portugueses para que no les estorbaran el camino, y además llegaban más seguros al paralelo de los 19 grados más lejos de 100 leguas de las islas de Cabo Verde, que era a la mayor distancia, que sabía Cristóbal Colón, a la que se alejaban los portugueses de las islas de Cabo Verde:

"que él serenísimo Rey de Portugal ni sus naos no habían jamás navegado allende de las dichas islas de los Azores y Cabo Verde cien leguas."¹⁷

En resumen, que Cristóbal Colón tuvo que evitar ser visto por las carabelas portuguesas destacadas al Sur de la isla del Hierro, y para ello debió navegar al Oeste durante todo el día 9 de septiembre, y durante la noche debieron cambiar al rumbo Sudoeste y poner todas las velas para alejarse al abrigo de la noche lo más rápidamente de aquella zona patrullada por las tres carabelas portuguesas. Por esta razón en este día comenzó la doble contabilidad del viaje. Por el papel navegarían por aguas castellanas con una cuenta corta, en distancia y en rumbo, falsa. Por la realidad navegarían por aguas portuguesas con cuenta larga, en distancia y en rumbo, verdadera.

El propio Cristóbal Colón refiere en una carta a los Reyes Católicos, de fecha enero de 1495, como antes de estar a su servicio, hizo sirviendo a otro rey otra astucia de tipo parecido para vencer el temor de los marineros a enfrentarse a una fuerza de navíos mayor a la suya propia:

"Me dijo una saetía, que estaban con la dicha galeaza dos naos y una carraca; por lo cual se alteró la gente que iba conmigo... y mudando el cebo del aguja, di la vela al tiempo que anohecía, y, al otro día, al salir el

¹⁷ Cristóbal Colón. Textos y Documentos completos. Obra citada. Pág. 171.

sol, estábamos dentro del cabo de Cartaghine, tenido por todos ellos por cierto que íbamos a Marsella.”¹⁸

CARABELA NIÑA DE CADIZ EN LA TRAVESIA DE 1990

Por nuestra parte, con la carabela Niña de Cádiz, partimos del puerto de San Sebastián de la Gomera al amanecer del día 23 de junio con buen viento (Posición 1 de la figura). Pusimos primero rumbo Sur y luego de salidos de la isla pusimos rumbo Sudoeste para dirigirnos hacia la isla del Hierro. A las dos horas de navegación el viento calmó durante unas 5 horas (Posición 2 de la figura). Después y durante todo el resto de día el viento fue muy escaso rolando en todas las direcciones). Tuvimos dos mares de fondo con olas de más de tres metros de altura que se cruzaban del Noroeste y del Nordeste. Navegamos durante la singladura solamente 87 kilómetros (aprox. 14,5 leguas). Al final de la singladura estábamos a 32 millas al este de la isla del Hierro (Posición 3).¹⁹

Pasamos la noche de la segunda singladura, con viento en calma y olas cruzadas hasta la salida del sol, en que empezó a soplar viento del Norte de fuerza 3 de la escala de Beaufort (15 Km./hora) que nos permitió navegar al rumbo verdadero Sudoeste. Al final de la singladura la distancia navegada fue de 174 kilómetros (aprox. 29,5 leguas).²⁰

El tercer día de navegación el viento roló al Nordeste, alisio puro, pero bajando de intensidad a fuerza 2 de la escala de Beaufort (10 Km./hora). Recogimos del agua seis

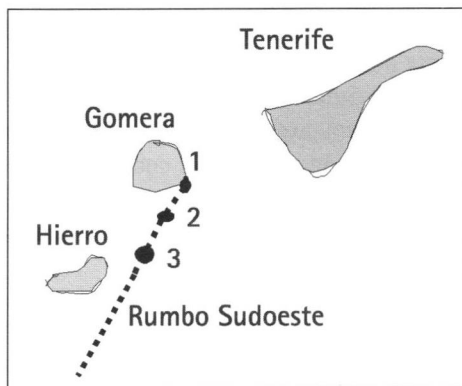


Figura 2 esquematizada de las islas de Gomera, Hierro y Tenerife

¹⁸ Cristóbal Colón. Textos y Documentos completos. Pág. 166.

¹⁹ La carabela Niña de Cádiz y el primer viaje de Colón. Pág. 136, 137.

²⁰ Obra citada anteriormente. Pág. 140.

grandes tablones de madera que iban a la deriva. La distancia navegada en esta singladura al rumbo Sudoeste fue de 159,1 kilómetros (aprox. 27 leguas).²¹

El cuarto día de navegación el viento subió de intensidad progresivamente hasta alcanzar la fuerza 4 de la escala de Beaufort (30 Km./hora) al mediodía. Al ponerse el sol el viento aumentó a fuerza 5 de la escala de Beaufort (40 Km./hora). La carabela navegaba muy marinera alcanzando los 9 nudos de velocidad (aprox. 17 Km./hora). Pero debido al hecho de que el motovelero Tartessos no podía mantener a vela con seguridad la velocidad de la carabela, nos obligó a reducir superficie vélica por medio de los briosles para mantener la navegación en conserva de los dos barcos. La distancia navegada al final de la singladura fue de 255,3 kilómetros (aprox. 43 leguas).²²

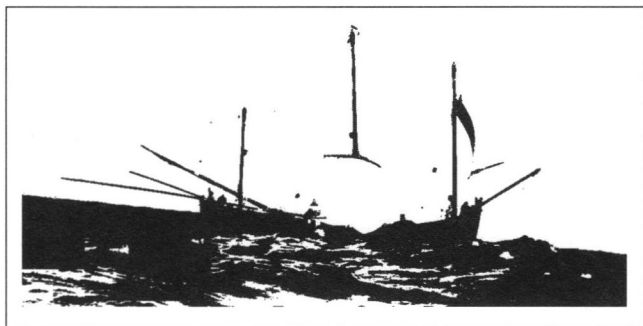


Figura de carabela corriendo el temporal

²¹ La carabela Niña de Cádiz y el primer viaje de Colón. Obra citada. Pág. 142.

²² Obra citada anteriormente. Pág. 146.

CAPÍTULO VIII

DESPISTANDO A LOS PORTUGUESES Y AL MUNDO ENTERO

Las calmas de viento. El paralelo de los 19 grados. Cambio de rumbo

PRIMER VIAJE DE CRISTÓBAL COLÓN

El lunes, día 10 de septiembre, quinto día de navegación, se registra en la navegación de estima y cuenta secreta de Cristóbal Colón, que era la verdadera, una distancia navegada en la presente singladura de 60 leguas (aproximadamente 355 kilómetros). En la falsa estima Colón anotó en el Diario de navegación 48 leguas (aprox. 284 kilómetros). De nuevo se comenta en el Diario en referencia a esta singladura que esta anotación la hacia Cristóbal Colón para que no se espantase ni asombrase la gente si el viaje fuese largo. Y de nuevo tenemos que decir que como norma general que se ha seguido hasta nuestros días en la marina española, civil y militar, ningún marinero ni tripulante leía el Diario de navegación salvo el Capitán y el Oficial de la guardia que tenían la obligación de escribirlo.

El Almirante español Julio F. Guillén, en sus comentarios al Diario del Primer viaje de Colón, trata de explicar que según Escalante de Mendoza los pilotos experimentados contaban más leguas de las que realmente pasaban por la quilla de sus navíos. Así pretende, muy forzosamente, justificar que existían leguas "largas" y "cortas" en la contabilidad de los pilotos españoles. El bachiller Martín Fernández de Enciso, en su Suma de Geografía, nos explicaba perfectamente esta costumbre de los pilotos experimentados de poner en la estima de su posición en la mar más leguas de las que realmente hacen en la singladura para encontrarse antes con la tierra o peligros que pueda haber en el rumbo que siguen y así evitarlos mejor:

"Y para seguridad del error, echan antes más leguas que menos, porque se hagan con la tierra antes que lleguen a ella. Y con este resguardo se rigen los experimentados."¹

Para el Almirante español Guillen, en el fondo, la doble cuenta de Colón le resulta:

"Raro, pero no del todo inexplicable"²

Para el Almirante norteamericano Samuel Eliot Morison, en su prestigioso libro titulado *El almirante de la Mar Océano*, esta treta de Cristóbal Colón le resultó muy fácil de practicar con sus tripulantes:

"Porque nadie osa verificar nunca los números de un comandante"³

Sin embargo, los que si osarían verificar con muchas ganas los números del Capitán General de la flotilla española serían los capitanes de las tres carabelas portuguesas que los estaban buscando para capturarlo si entraban dentro de sus aguas de soberanía.

Si los portugueses los avistaban y los capturaban, a ellos no se les iban a poder ocultar los documentos oficiales y los rumbos y distancias navegadas hasta ese momento. En nuestra opinión precisamente para ellos se estaba realizando esta contabilidad falsa. Por ello consideramos este documento la obra de arte de la astucia más refinada que con los acaecimientos posteriores de los Pleitos Colombinos terminó rizando el rizo y engañando a todo el mundo.

Esta altísima velocidad, aprovechando un fuerte viento, les permitía alejarse muy rápidamente de la zona de navegación y patrulla portuguesa, por lo que todos los tripulantes ayudarían cuanto pudiesen a sacar la mayor velocidad posible para la flotilla. La distancia total verdadera navegada hasta el final de esta singladura fue de 114 leguas (aprox. 675 kilómetros). Y la distancia total falsa navegada era de 102 leguas (aprox. 604 kilómetros).

¹ Suma de Geographía. Martín Fernández de Enciso. Pág. 55

² El Primer Viaje de Cristóbal Colón. Julio F. Guillén. Pág. 31, cita (23).

³ El Almirante de la mar Océano. Samuel Eliot Morison. Pág. 303.

CARABELA NIÑA DE CADIZ Y TRAVESIA DE 1990

El quinto día de navegación el viento roló al Norte y aumentó la fuerza hasta 6 (50 Km./hora) y con rachas de fuerza 7 (60 Km./hora) de la escala de Beaufort. La mar aumentó a mar gruesa con olas de 4 a 6 metros de altura. La carabela aguantaba muy bien el viento y la mar y navegaba muy segura a pesar del temporal que estábamos pasando. El motovelero Tartessos se fue quedando rezagado y debimos esperarlo arriando la vela mayor y quitando la boneta, dejando solamente el treo, o papahigo, de la vela mayor. La velocidad de la carabela se redujo a la mitad. Cuando el motovelero Tartessos llegó a nuestra altura izamos además del treo la vela trinqueta, aumentando ligeramente la velocidad. La distancia navegada en la presente singladura fue de 268, 2 kilómetros (aprox. 45,5 leguas). La distancia total navegada desde la salida de la Gomera era de 943,5 kilómetros (aprox. 159,5 leguas).

PRIMER VIAJE DE CRISTOBAL COLÓN

El martes, 11 de septiembre, sexto día de navegación, con un buen viento navegaron más de 40 leguas entre día y noche. Avistaron un trozo de mástil de nao de 120 toneles de porte, y a pesar de que trataron de subirlo a bordo no pudieron hacerlo.⁴ Hernando Colón nos informa además de lo anterior que desde esta zona se empezó a encontrar fuertes corrientes contrarias con dirección hacia el Nordeste.

"En aquel paraje, y más adelante al Occidente, las corrientes eran muy recias hacia el Nordeste."⁵

Estas corrientes fuertes hacia el Nordeste que mencionaba Hernando Colón desde el día 11 de septiembre las menciona el Diario en el día 13 de septiembre, en que se mencionaba que las corrientes eran contrarias:

"Las corrientes le eran contrarias."⁶

⁴ Cristóbal Colón, Textos y documentos completos. Obra citada. Pág. 20: "Y vieron un gran trozo de mástil de nao de cinto veinte toneles, y no lo pudieron tomar."

⁵ Historia del Almirante. Hernando Colón. Pág. 99.

⁶ Cristóbal Colón. Textos y Documentos completos. Pág. 20.

Como en la zona donde se estima que navegaban no existen corrientes con dirección Este, esta información del Diario se supone que es una desinformación. Así lo entiende el Almirante Julio F. Guillén:

"Tal vez constituya esto un nuevo ardid para poder fundamentar su cuenta corta."⁷

Nosotros consideramos acertada la interpretación del Almirante Guillén de que estas corrientes contrarias tenían por fundamento la doble contabilidad. Pero además, para nosotros, tenían un segundo significado, ya que pensamos que era el de aparentar una causa lógica de la reducida velocidad que estaba realizando la flotilla con buen viento desde que pasaron la distancia de 100 leguas de las islas Canarias y se acercaban al meridiano las 100 leguas de las islas de Cabo Verde. Este meridiano era hasta donde Cristóbal Colón sabía, como vimos anteriormente, que llegaban las carabelas portuguesas en su viaje de vuelta de la Mina de la Guinea antes de poner proa para Portugal. Por consiguiente, interesaba realizar este pasaje de la travesía navegando de día con poca vela, de forma que fuera más difícil ser avistados navegando por aguas de soberanía portuguesa por cualquier flotilla que volviera de la Mina y pudieran tratar de capturarlos. Podemos comprobar como en la estima del Diario de navegación de los días 12 de septiembre, séptimo día de navegación, y 13 de septiembre, octavo día de navegación, la distancia navegada en singladura completa fue de unas 30 leguas. Esto implicaba que durante el día debieron navegar a media vela, recorriendo unas 10 leguas, y durante la noche navegarían a toda vela recorriendo unas 20 leguas. Y los días 14 de septiembre, noveno día de navegación y 15 de septiembre, décimo día de navegación, la distancia navegada en singladura completa fue de unas 20 leguas.⁸ Esto implicaba que durante el día debieron navegar a media vela, recorriendo unas 5 a 7 leguas, y durante la noche navegando a toda vela recorrerían unas 15 leguas.

⁷ El primer viaje de Cristóbal Colón. Julio f. Guillén. Pág. 32. cita 27.

⁸ Cristóbal Colón. Textos y documentos completos. Diario del Primer viaje. Pág. 20:

"Miércoles 12 de septiembre: Anduvieron en noche y día 33 leguas."

"Jueves, 13 de septiembre: Aquel día con su noche, anduvieron XXXIII leguas."

"Viernes, 14 de septiembre: Navegaron aquel día... con su noche, y anduvieron XX leguas."

"Sábado, 15 de septiembre: Navegó aquel día con su noche XXIII leguas."

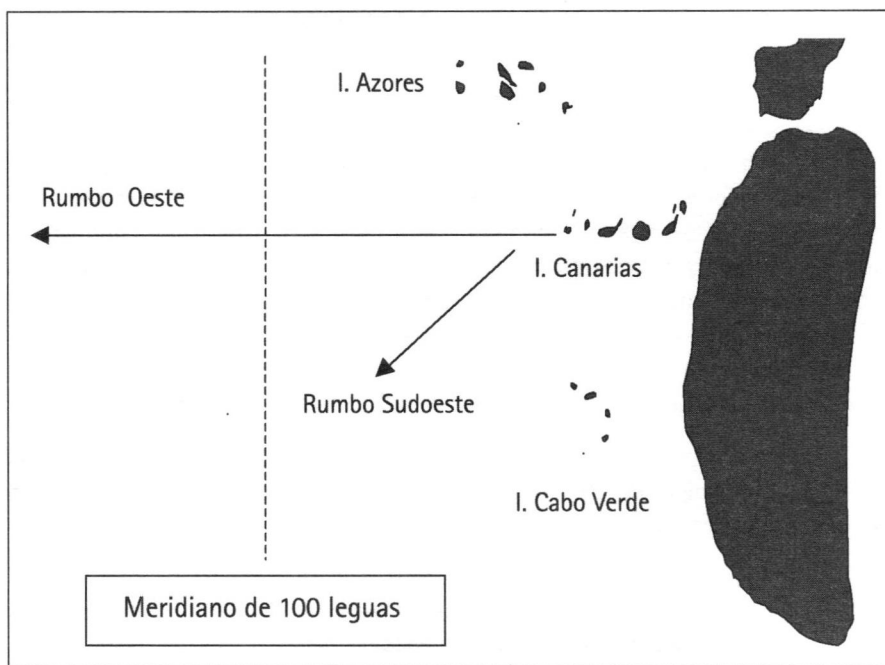


Figura 1 esquematizada del Meridiano de las 100 leguas

Otra consideración importante que sacamos de la confrontación del Diario de navegación y la Historia del Almirante de Hernando Colón es de que el rumbo que estaban llevando en estos días era el Sudoeste, puesto que dice que las corrientes que iban hacia el Nordeste eran contrarias. Debía referirse al rumbo que llevaban, que por esta razón no podía ser otro que el Sudoeste:



Figura 2 de rumbos contrarios

LA CARABELA NIÑA DE CADIZ Y LA TRAVESIA DE 1990

El sexto día de navegación, el viento roló al Nordeste (Alisio) y se mantuvo con fuerza 6 (50 Km./hora) de la escala de Beaufort, con una mar gruesa del Noroeste con olas de 4 a 6 metros de altura. Continuamos navegando con el trece de la vela mayor y la vela trinqueta. Recogimos por la mañana en la cubierta de la carabela muchos peces voladores. y por la tarde observamos un paño volando a ras de agua y una golondrina común que trató de posarse sobre las antenas de las velas, pero debido a los balances de la carabela, no lo consiguió y se marchó hacia el motovelero Tartessos que venía por la popa. La distancia navegada en esta singladura fue de 259 kilómetros (aprox. 44 leguas). La distancia total navegada era de 1.202,5 kilómetros (aprox. 203 leguas).⁹

Los Paños más comunes son de tres especies: El paño común (*Hydrobates pelagicus*), el paño de Wilson (*Oceanites oceanicus*) y el paño de Leach (*Oceanodroma leucorhoa*).

El Paño común: Orden Procelariiformes, familia Hidrobátidos, es un ave marina de pequeño tamaño (unos 19 cm de longitud). La coloración del plumaje es en general oscura, con obispillo blanco y cola cuadrada. Realiza vuelos rasantes sobre el agua siguiendo a los buques. Habita mar abierto, islas y zonas rocosas del océano Atlántico y mar Mediterráneo Occidental.

Golondrina (*Hirundo rustica*): Orden Paseriformes, familia Hirúndinidos. Ave terrestre migradora de pequeño tamaño (unos 19 cm de longitud) La parte superior del plumaje es de color azul oscuro metálico, y la inferior blanquecina con tonos cremas. La frente y la garganta son de color rojizo, y una banda de color azul oscuro recorre la parte inferior de la garganta. Habita en los campos y zonas cultivadas de Europa, Asia, África y América del Norte.¹⁰

El séptimo día de navegación, El viento se mantuvo del Nordeste, pero bajó de intensidad a fuerza 4 (30 Km./hora) de la escala de Beaufort. Las olas también bajaron hasta fuerte marejada con olas de 2 a 4 metros de altura. Avistamos por la mañana un charrán gris y por la tarde otro charrán de color blanco.

⁹ La carabela Niña de Cádiz y el primer viaje de Colón. Pág. 151, 152.

¹⁰ Guía de Aves. Gianfranco Bologna. Lámina 203.

Charrán común (*Sterna hirundo*): Orden Caradiforme, familia Láridos. Ave marina de pequeño a mediano tamaño (unos 35,5 cm de longitud). El plumaje es de color grisáceo en las partes superiores y claro en las partes inferiores. El pico es rojo con la punta negra. Las alas cobertoras superiores son blancas en los individuos inmaduros. Habita en todos los mares del mundo. La especie Pagaza piquirroja (*Hydropogone tschegrava*) es la más migradora.¹¹

A las 17 horas alcanzamos el paralelo de los 19 grados de latitud Norte. Cambiamos el rumbo de Sudoeste que llevábamos al Oeste con la proa en dirección a la isla de Santo Domingo. La mar de leva que todavía continuaba del Nor-Noroeste nos hacían dar grandes balances forzando mucho la verga de la vela mayor. Tratamos de disminuir los grandes balances, que hacían trabajar mucho la arboladura y aparejos de la carabela, cambiando al rumbo Oeste - Sudoeste hasta que la mar de leva bajara y pudiéramos volver al rumbo Oeste con seguridad para el aparejo de la carabela. La distancia navegada en la presente singladura fue de 268 kilómetros (aprox. 45,5 leguas) La distancia total navegada era de 1.470,7 kilómetros (aprox.248,5 leguas).¹²

El octavo día de navegación nos encontramos que el viento había rolado al Este Nordeste y bajado de intensidad hasta fuerza 3 (15 Km./hora) de la escala de Beaufor. La mar de leva del Norte también había bajado hasta una altura de olas de 3 metros. Cambiamos de rumbo y gobernamos al rumbo Oeste verdadero. La carabela navegaba con total seguridad para la verga de la vela mayor. Por la mañana avistamos un paño y por la tarde otro. En la presente singladura navegamos 152 kilómetros. (aprox. 26 leguas).¹³

PRIMER VIAJE DE CRISTOBAL COLÓN

El viernes, 14 de septiembre, noveno día de navegación, navegaron 20 leguas y contó algunas menos.¹⁴ Comunicaron los marineros de la carabela Niña que habían visto dos aves marinas: un garjao y un rabo de junco. Y que estas aves lo

¹¹ Guía de Aves. Giangranco Bologna. Láminas 377 y 207.

¹² La carabela Niña de Cádiz y el primer viaje de Colón. Luis M. Coín. Pág. 153.

¹³ Obra citada anteriormente Pág. 156.

¹⁴ Cristóbal Colón. Textos y documentos completos. Pág. 21.

más que se separaban de tierra era de 25 leguas (148 kilómetros).¹⁵ Por lo que indicaban que se estaban aproximando a tierra. Según la estima que corresponden a la navegación al rumbo Sudoeste y la distancia navegada total de 240 leguas, estaban aproximadamente a 200 kilómetros de las islas de cabo Verde, de donde debían de venir las aves marinas.

El garjao no hemos podido identificarlo con ningún nombre de ave conocida en la época colombina. Algunos autores consideran que se debía referir Cristóbal Colón a un grajo.

Graja (frugilegus): Orden Paseriformes, familia Córvidos. Tamaño mediano (unos 44 cm de longitud). El plumaje es de color negro con reflejos violáceos. Habita en Europa y Asia. Es de costumbres parcialmente migradora.

Grajilla (monedula). Plumaje uniforme de color negro, con mancha gris en la nuca. Habita en Europa, Africa noroccidental y Asia occidental.¹⁶

El rabo de junco es una ave marina perfectamente identificada:

Rabo de junco (Phaethon aethereus): Orden Pelecaniformes, familia Fetónidos. Tamaño medio (unos 61 cm de longitud). El plumaje es principalmente blanco. Los adultos tienen cabeza blanca con una franja negra extendiéndose a través de los ojos. Las dos plumas caudales centrales son extremadamente largas. Habitan las zonas tropicales y subtropicales de los océanos Atlántico, Indico y Pacífico.¹⁷

El sábado, 15 de septiembre, décimo día de navegación, navegaron 23 leguas. Los marineros de la nao Santa María vieron caer en el mar varios meteoritos incandescentes con forma de ramo de fuego:

"Y en esta noche, al principio de ella vieron caer del cielo, un maravilloso ramo de fuego en la mar, lejos de ellos cuatro o cinco leguas (25 a 30 kilómetros)."¹⁸

Hernando Colón nos dio otra puntual información al respecto, nos dijo que el ramo de fuego era una maravillosa llama que cayó con dirección Sudoeste.¹⁹

¹⁵ Obra citada anteriormente. Pág. 21.

¹⁶ Guía de Aves. Gianfranco Bologna. Traducido por Mercé Serrano y Ferrán Vallespinós. Barcelona. 1981. Lámina 121.

¹⁷ Guía de campo de las aves marinas de España y del mundo. Capitán G.S. Tuck. Traducido por Josep Janés y Juan Ayala. Barcelona 1980. Pág. 68. Lámina 15. Mapa 119.

¹⁸ Cristóbal Colón Textos y documentos completos. Pág. 21.

Bartolomé de las Casas, en su Historia nos amplía la información referente al ramo de fuego y cómo este fenómeno entristeció a los marineros, y pensaban que eran señales del cielo avisándoles de que llevaban mal camino.²⁰ Reuniendo las tres informaciones podemos encontrar otra evidencia de que la flotilla iba navegando al rumbo Sudoeste, aproximándose a las inmediaciones de islas de Cabo Verde; la llamarada de los meteoritos cayendo al mar justo delante de su rumbo claramente fue tomado por los marineros de que iban por muy mal camino, y que debían apartarse de ese rumbo o pronto serían capturados por los portugueses.

La variación de la aguja magnética había sido advertida por los pilotos de la nao Santa María desde el día 13 de septiembre, cuando observaron que la aguja magnética se separaba una media cuarta de la estrella Polar, que marcaba el Norte geográfico.²¹

El día 17 de septiembre los pilotos midieron la desviación de la aguja magnética y encontraron una variación de más de una cuarta (11,25 grados), lo que produjo una natural inquietud entre todos los tripulantes porque observaban que la aguja iba perdiendo gradualmente sus propiedades para marcar invariablemente el Norte que ellos creían verdadero.²²

"Tomaron los pilotos el Norte, marcándolo, y hallaron que las agujas noruesteaban una gran cuarta, y temían los marineros."

Esa posibilidad significaba que las agujas podían quedar inservibles para orientarse imposibilitando encontrar las islas que buscaban a un rumbo fijo. Cristóbal Colón que ya había navegado por la zona entre las islas de los Azores y las de Cabo Verde, sabía que la variación de la aguja aumentaba hasta una cuarta y luego disminuía de nuevo, atribuyendo esta variación al movimiento de la estrella Polar y no a la aguja magnética:

"La causa fue porque la estrella que parece hace movimiento y no las agujas."²³

¹⁹ La Historia del Almirante. Hernando Colón. Pág. 99.

²⁰ Historia de las Indias. Bartolomé de las Casas. Tomo I. Pág. 129.

²¹ La Cristóbal Colón. Textos y documentos completos. Pág. 20.

²² Obra citada anteriormente. Pág. 21.

²³ Obra citada anteriormente. Pág. 21.

Sin embargo Hernando Colón en la Historia del Almirante atribuye a su padre indebidamente el mérito de haber sido el primer hombre en darse cuenta de la variación magnética:

"De lo que conoció que la aguja no iba derecha a la estrella que llaman del Norte, o Polar, sino a otro punto fijo e invisible."²⁴

Que Cristóbal Colón no sospechaba siquiera la declinación magnética lo confirma la anotación del diario del día 30 de septiembre en la que vuelve a repetir que lo que se mueve es la estrella y que la aguja indica siempre la verdad, es decir que marca siempre el Norte geográfico verdadero:

"Por lo cual parece que la estrella hace movimiento como las otras estrellas, y las agujas piden siempre la verdad."²⁵

Gonzalo Fernández de Oviedo explicaba, en época colombina, correctamente los movimientos de la estrella Polar:

"La estrella que llaman Norte no lo es, pues estando las estrellas que llamamos las Guardas en la cabeza, está la estrella debajo del polo tres grados..."

Y también la variación de la dirección de la aguja magnética que es independiente del movimiento de la citada estrella:

"Pero cuanto a la dificultad que dije que padecen las agujas, créese que el diámetro o mitad del mundo pasa por las islas de los Azores, y cuando de allí pasan hacia estas partes occidentales noruestean bien una cuarta cuanto más se desvían de allí."²⁶

De modo que la estrella Polar se mueve respecto del Norte geográfico verdadero, y la aguja magnética también se mueve respecto del Norte geográfico verdadero, y por tanto las agujas magnéticas no pedían siempre la verdad como pensaba realmente Cristóbal Colón en su primer viaje a América.

²⁴ La Historia del Almirante. Hernando Colón. Pág. 99.

²⁵ Cristóbal Colón. Textos y documentos completos. Pág. 26.

²⁶ Los viajes de Colón. Gonzalo Fernández de Oviedo. Madrid. 1944. Pág. 80, 81.

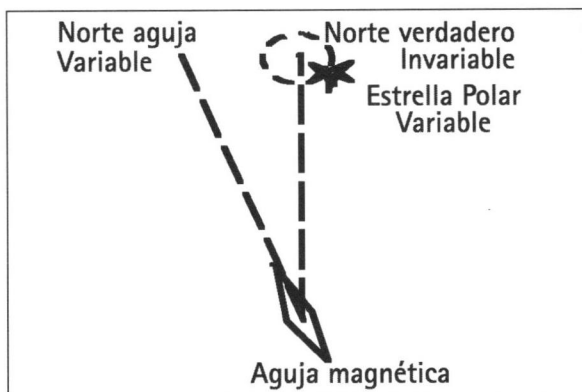


Figura 3 de variación de las agujas magnéticas

LA CARABELA NIÑA DE CADIZ Y LA TRAVESIA DE 1990

El noveno día de navegación el viento roló hacia el Este y mantuvo fuerza 3 (15 Km. /hora) de la escala de Beaufort, con una mar de viento con olas de 2 metros de altura. La mar de leva del Norte se mantenía con olas de 3 metros. Al amanecer izamos la vela mayor completa, con su papahigo y boneta. Después cambiamos de rumbo, gobernando al rumbo de aguja Oeste, y comprobamos que la carabela aguantaba bien la navegación. El rumbo verdadero era Oeste cuarta al Sudoeste, navegando sobre el paralelo de los 18 grados de latitud Norte. La corriente Ecuatorial Norte nos izo derivar 14 millas marinas hacia el Sudoeste. Por la noche lloviznó. La distancia navegada en la presente singladura fue de 196,1 kilómetros (aprox. 33 leguas). La distancia total navegada fue de 1.818,5 kilómetros (aprox. 307 leguas).²⁷

El décimo día de navegación el viento roló hacia el Nordeste, aumentando hasta fuerza 4 (30 Km./hora) de la escala de Beaufort. La mar de viento continuó con olas de 2 metros de altura. La mar de leva seguía del Norte y con olas de 3 metros de altura. La corriente seguía con la misma dirección e intensidad. La distancia navegada en la presente singladura fue de 236,8 kilómetros (40 leguas). La distancia total navegada fue de 2.055,3 kilómetros (347,2 leguas).²⁸

²⁷ La carabela Niña de Cádiz y el primer viaje de Colón. Obra citada. Pág. 158, 159.

²⁸ Obra citada anteriormente. Pág. 160.

CAPÍTULO IX

OSCURECIMIENTO DE LA ESTIMA

El cambio de rumbo. Trasplante de datos náuticos y oceanográficos.

PRIMER VIAJE DE CRISTOBAL COLÓN

El domingo, día 16 de septiembre, undécimo de navegación, tuvieron nublados y lloviznó.

La llegada a esta singladura le produjo una gran alegría a Cristóbal Colón que manifestó en su Diario de manera muy especial:

"Hoy y siempre de allí adelante hallaron aires temperantísimos, que era placer grande el gusto de las mañanas, que no faltaba sino oír ruiseñores."¹

El ruiseñor común (*Luscinia megarhynchos*) es del orden de los Paseriformes, y familia de los Túrpidos. Mide unos 16 centímetros y el plumaje de las partes superiores es de color marrón con tonos rojizos en la cola y obispillo, las partes inferiores son blancas con jaspeados amarillos. El macho delimita el territorio y atrae a la hembra con su bello canto. Habita en África noroccidental, Europa y Asia occidental.²

También comenzaron a ver algas sargazos, ya conocidas por Cristóbal Colón, que había tenido que pasar por aquellas aguas en sus viajes de vuelta a Portugal de la Mina en la Guinea africana. Estas algas verde amarillentas también habían sido avisadas a Martín Alonso Pinzón por un piloto español de Huelva que había navegado aquellas aguas con los portugueses:

¹ Cristóbal Colón. Textos y documentos completos. Pág. 21.

² Guía de aves. Gianfranco Bologna. Pág. 232.

"Y dijo al dicho Martín Alonso que cuando llegasen a las dichas hierbas y que el dicho almirante quisiera volverse de allí que el no lo consintiese salvo que siguiese la vía derecha."³

De acuerdo con la navegación de estima del Diario en esta singladura han pasado el paralelo de los 20 grados de latitud Norte, y la alegría reflejada en las palabras de Cristóbal Colón reflejan sin ninguna duda que ya han pasado la distancia de 100 leguas al Poniente de las islas de Cabo Verde y que se alejaban de la zona de maniobra de la vuelta de Mina de las carabelas portuguesas. Por tanto estaban escapando rápidamente, con buen viento, de la posibilidad de ser avistados y capturados por los portugueses. Por esa fundamental razón las mañanas ya no eran recibidas por Cristóbal Colón con temor de ser avistados, capturados y muertos, sino con placer y gran gusto porque para él y su gran proyecto de descubrimiento ese gran peligro ya había pasado.

CARABELA NIÑA DE CADIZ Y LA TRAVESIA DE 1990

Undécimo día de navegación. El viento soplabá del Este Nordeste con fuerza 3 a 4 (20 Km./hora) de la escala de Beaufort. La altura de olas de la mar de viento era de 2 metros y la de la mar tendida del Nor-Nordeste era de 3 metros. La corriente continuaba del Sudoeste y gobernábamos al rumbo de aguja Oeste. La distancia navegada en la presente singladura fue de 271,9 kilómetros (aprox. 46 leguas). La distancia total navegada fue de 2.327,2 kilómetros (aprox. 393 leguas).⁴

PRIMER VIAJE DE CRISTOBAL COLÓN

El lunes, día 17 de septiembre, duodécimo de navegación, comenzaron a sentir la corriente a favor, lo que justificaba la alta velocidad y gran distancia que recorrieron en esta singladura, donde todas las circunstancias se pusieron favorables. En esta singladura no solamente estaba contento Cristóbal Colón sino todos los capitanes, pilotos y marineros de la flotilla.

³ Pleitos Colombinos. Tomo VIII. Pág. 258. Sexta pregunta.

⁴ La carabela Niña de Cádiz y el primer viaje de Colón. Obra citada. Pág. 163.

"Iban muy alegres todos, y los navíos, quien más podía andar andaba por ver primero tierra."⁵

La distancia navegada en la presente singladura fue de 50 leguas (296 kilómetros).

De acuerdo con la estima del Diario al final de esta singladura se encontraba a una distancia de 37 kilómetros (20 millas marinas) del paralelo de los 19 grados de latitud Norte. Como la técnica de navegar de la época aconsejaba estimar más distancia de la real, para los pilotos de los tres navíos fue en la presente singladura cuando se alcanzó el paralelo de los 19 grados y cuando se tenía que cambiar de rumbo. Que se cambió el rumbo lo demuestra la alegría de todos los tripulantes. Las palabras de Cristóbal Colón escritas en su propio Diario nos confirman que fue en este día cuando se cambió de rumbo y se gobernó directamente al Poniente, es decir al rumbo Oeste:

"Dice aquí el Almirante que aquellas señales eran del Poniente donde espero en aquel Alto Dios, en cuyas manos están todas las victorias que muy presto nos dará tierra."⁶

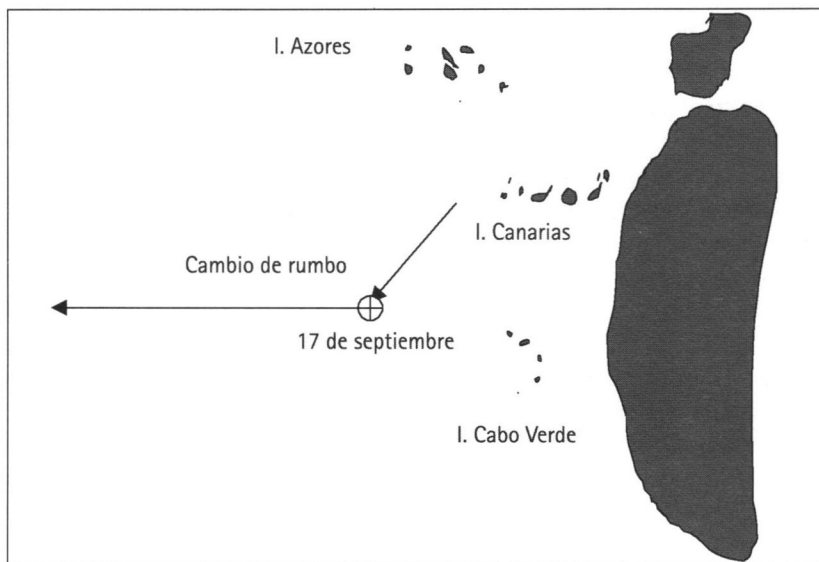


Figura 1 esquematizada del cambio de rumbo

⁵ Cristóbal Colón. Textos y Documentos completos. Pág. 22.

⁶ Obra citada anteriormente. Pág. 22.

Cristóbal Colón, libre del peligro de ser capturados por los portugueses, consideraba que ya no existía ninguna circunstancia previsible que les impidiese llegar a la tierra que el tan vehemente y con tantas señales había prometido. En esa parte final de la travesía del Océano, puesto que ya había pasado lo más peligroso, pensaba que solamente la voluntad de Dios podía quitarle esa gran victoria de sus manos. Cristóbal Colón estaba ya seguro, después de haber superado tantas dificultades, que la voluntad de Dios estaba su favor:

"porque se que habreis placer de la gran victoria que nuestro Señor me ha dado en mi viaje."⁷

Solamente Dios podía detenerlo, pero él estaba confortándose en esta singladura con el pensamiento de que si Dios le había permitido llegar hasta allí era porque lo había escogido como su enviado a las nuevas tierras y gentes que iba a descubrir y convertir al cristianismo:

"La Santa Trinidad movió a Vuestras altezas a esta empresa de las Indias y por su infinita bondad hizo a mí mensajero de ello...Yo, bien que llevase fatiga, estaba bien seguro que esto no vendría a menos y estoy de continuo, porque es verdad que todo pasará y no la palabra de Dios".⁸

Todos los datos consignados por Cristóbal Colón desde que amaneció esta duodécima singladura, eran positivos, lo que aumentaba la confianza en el triunfo completo de su personalísima empresa. El agua encontraban menos salada desde que salieron desde las islas Canarias. Y en la presente singladura vieron muchos atunes y los tripulantes de la carabela Niña pescaron uno. Estas dos anotaciones quieren significar lo mismo, y es que se encontraban navegando en una zona de ricas pesquerías desde que salieron de las islas Canarias. Este dato de la mar menos salada y más fresca nos indica que estaban navegando durante las doce singladuras pasadas todo el tiempo en una zona donde las corrientes del fondo del mar suben por efecto de los vientos alisios constantes que arrastran las aguas superficiales. Es el efecto surtidor o "up welling" de tanta importancia en las zonas pesqueras tradicionales. Este agua del fondo del mar es agua que sube más fría y con menos sal que la de la superficie del mar, y con muchos nutrientes, permiten la alimentación a una gran cantidad de peces haciendo esta zona muy rica en pesca desde tiempo inmemorial.

⁷ Cristóbal Colón. Textos y documentos completos. Carta de Colón a Santángelo. Febrero de 1493. Pág. 139.

⁸ Obra citada anteriormente. Carta enviada por Cristóbal Colón a los Reyes Católicos en el año de 1498. Pág. 204, 205.

Como en las proximidades de las islas Canarias el único banco de pesca de tanto tamaño e importancia es el banco Canario-Sahariano que se extiende desde las islas Canarias hasta las islas de Cabo Verde, con la información dada por el propio Cristóbal Colón consideramos que navegaron y atravesaron durante ocho días esta zona.

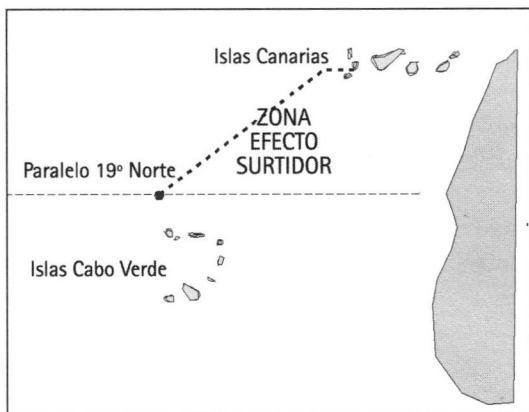


Figura 2 esquematizada del efecto surtidor

En esta singladura volvieron a ver una ave marina blanca y con las plumas centrales de la cola muy largas llamada rabijunco⁹,

"Rabijunco: Familia Phaethontidae. Tamaño medio, aves blancas y graciosas con plumas centrales de la cola enormemente alargadas. Vuelo alto con poderosas batidas de ala,"

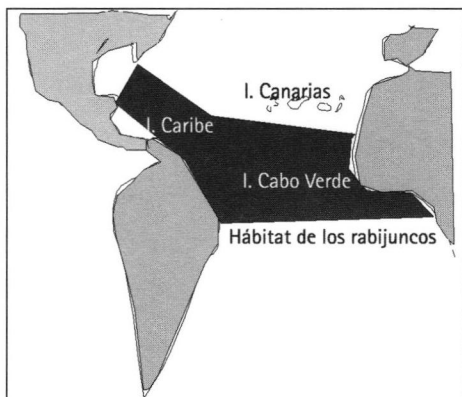


Figura 3 esquematizada del hábitat de rabijuncos

del mismo tipo que el avistado el pasado día 14 de septiembre, que estaba pescando por la zona indicando la proximidad de alguna isla. Como el hábitat y la zona de anidamiento de estos pájaros marinos tropicales comienza en las islas de Cabo Verde y se extiende hacia las islas del Atlántico Sur y del mar Caribe; las islas de donde provenían las dos aves marinas no podían ser otras que las islas de Cabo Verde:

⁹ Guía de campo de las aves marinas. de España y del mundo. Barcelona. 1980. pág. 67, láminas 119 y 121.

CARABELA NIÑA DE CADIZ Y LA TRAVESIA DE 1990

Duodécimo día de navegación. El viento amainó un poco a fuerza 3 (15 Km./hora) de la escala de Beaufort, y la mar de viento y de leva continuaron con iguales parámetros que la singladura pasada. Pescamos en la carabela por la tarde un atún. La corriente continuaba siendo de dirección Sudoeste y con intensidad de 1,1 kilómetros por hora (0,6 nudos). La distancia navegada en la presente singladura fue de 253 kilómetros (aprox. 43 leguas).¹⁰

¹⁰ La carabela Niña de Cádiz y el primer viaje de Colón. Obra citada. Pág. 169.

Mar en calma y pajaritos imposible de ver en medio del Océano.

PRIMER VIAJE DE CRISTOBAL COLÓN

Martes, 18 de septiembre. Décimo tercer día de navegación.. En esta singlatura se navegó 55 leguas (326 kilómetros), lo que es una velocidad alta para las carabelas, y que exige un viento de fuerza 4 a 5 de la escala de Beaufort. Como los días anteriores se había estado navegando a una buena velocidad y con un buen viento de popa, que también afirmaba Hernando Colón:

"Quitaron aquella noche una boneta, porque el viento arreciaba, habiendo pasado ya once días que no amainaban las velas un palmo, pues caminaban de continuo con viento en popa hacia el occidente"¹

El navegar de continuo con viento de popa desde que salieron de Canarias, descontando los tres días de calmas iniciales, tal como figura en la Historia del Almirante, nos confirma de nuevo que habiendo navegado durante once día con un mismo viento, éste no podía ser otro que el viento del alisio que es Nordeste, y que por tanto su rumbo había tenido que ser Sudoeste, para poder llevar continuamente viento de popa:

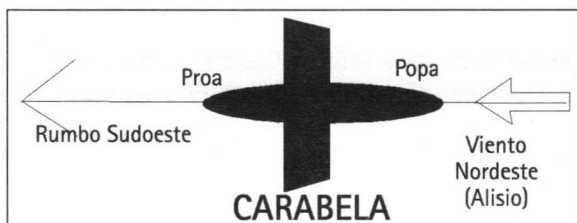


Figura 1 de viento en popa

¹ Historia del Almirante. Hernando Colón. Pág. 100.

Esta información nos demuestra sin lugar a dudas que durante el primer viaje de Colón, en medio del Océano Atlántico, sopló continuamente el viento alisio, como es normal ahora y hace quinientos años. Escalante de Mendoza, que fue Capitán General de la flota de Indias, nos explicaba en su libro de navegación la dirección general de los vientos en medio del Océano:

"Así vemos que el aire se mueve de continuo y ordinario movimiento de levante en poniente por todo el espacio... en cuya distancia por maravilla dejan de reinar y ventar los vientos levantes, por no haber impedimento particular ni cosa que lo detenga."²

LA CARABELA NIÑA Y LA TRAVESÍA DE 1990

Décimo tercer día de navegación. El viento y la mar de viento continuaron con las mismas características que en la singladura anterior. La mar de fondo o leva aumentó de altura hasta los 4 metros.

Por la mañana comenzamos a ver algas sargazos que se alineaban con el viento formando hileros. Por la tarde avistamos a larga distancia un pájaro de gran tamaño que volaba a media altura con aleteo lento y poderoso, alejándose de nosotros por lo que no pudimos identificarlo. Después tuvimos llovizneros. La distancia que navegamos en la presente singladura fue de 257 kilómetros (aprox. 43,5 leguas) Como la corriente seguía siendo de dirección Sudoeste y de la misma intensidad horaria que la singladura anterior al final de la singladura, de acuerdo con nuestra estima entramos en el paralelo de los 16 grados de latitud Norte.³

CONFRONTACIÓN DE DATOS DE AMBOS VIAJES

En toda nuestra navegación con la carabela Niña de Cádiz en la travesía oceánica nunca encontramos olas de menos de 2 metros de altura, y en cuanto el viento aumentaba de fuerza 4 de la escala de Beaufort la altura de ola aumentaba rápidamente, empeorando el estado de la mar que en ningún momento se

² Itinerario de Navegación. Escalante de Mendoza. Madrid. 1985. Pag. 184.

³ La carabela Niña de Cádiz y el primer viaje de Colón. Obra citada. Pág. 171.

podía parecer a un río como el de Sevilla, ni a ningún otro. Por todo lo anteriormente expuesto se deduce que es imposible que en esta misma singladura, después de tantos días de soplar buen viento en alta mar tuvieran en medio del Océano la mar en calma tal y como indica la anotación de Cristóbal Colón en su Diario con fecha de 18 de septiembre:

"Llevaba en todos estos días mar muy bonanza como en el río de Sevilla."⁴

Por lo que tenemos que considerarlo, sin ninguna duda, como un dato correspondiente a otra singladura y trasplantado por conveniencia de los Pleitos Colombinos a esta fecha.

Precisamente cuando navegábamos con nuestra carabela Niña de Cádiz por entre las islas del Caribe fue cuando a pesar de tener un buen viento teníamos la mar como un plato porque las islas de barlovento cortaban la mar dejándola en calma. Además de avistar gran cantidad de aves marinas:

"Había visto gran multitud de aves ir hacia el Poniente."⁵

Por estas causas el avistamiento que realizó Martín Alonso en esta singladura resulta claramente, a nuestro entender, un trasplante de parte de los datos correspondientes a otra singladura. Resulta evidente que en el Extracto del Diario de esta singladura se pretende desacreditar a Martín Alonso Pinzón haciéndole ver tierra donde por navegación de la propia estima de Cristóbal Colón (la verdadera y la falsa), de sus propias Instrucciones de navegación, y de la situación geográfica de las islas del Océano Atlántico, era imposible verla por cualquier ruta que estuviesen siguiendo. En nuestra opinión, por lo dicho anteriormente así como por más datos que iremos encontrando y por razonamientos que iremos realizando a lo largo del viaje, la fecha a que correspondería parte de los datos de esta singladura y el avistamiento de Martín Alonso debió ser del día 1 de octubre de 1492.

⁴ Cristóbal Colón. Textos y Documentos completos. Obra citada. Pág. 22.

⁵ Obra anteriormente citada. Pág. 22.

PRIMER VIAJE DE CRISTOBAL COLÓN

Miercoles, 19 de septiembre, décimo cuarto día de navegación. Es este día se navegaron, según el Diario, 25 leguas (148 kilómetros). Para navegar tan poca distancia se argumentó en el Diario que hubo calma de viento. Esta falta de viento es muy improbable en la zona por donde navegaban en pleno océano, donde no hay nada que pueda parar el viento constante del aliso. Además se mencionan en esta singladura la presencia de un alcatraz por la mañana y otros por la tarde que anunciaban la proximidad de tierra. Y también se confirma en esta singladura que Cristóbal Colón estimaba que estaba navegando entre grupos de islas que le quedaban unas al norte y otras al sur:

"tuvo por cierto que a la banda del Norte y del Sur había algunas islas, como a la verdad lo estaban y el iba por medio de ellas."⁶

Todos los datos anteriormente citados no corresponden en absoluto con esta singladura sino con otra más adelantada cuando navegaba por entre las islas de las Bahamas (Lucayos).

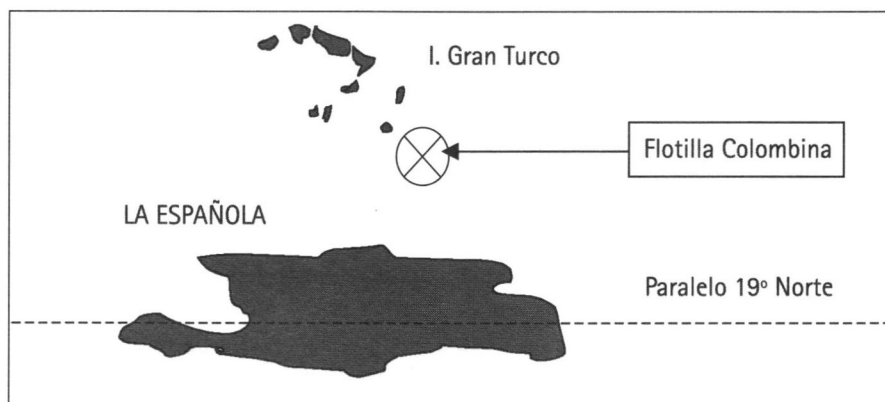


Figura 2 esquematizada del segundo avistamiento

La distancia total navegada, de acuerdo con la estima calculada de las anotaciones del Diario, era de 432 leguas (2.558 kilómetros). En este día los pilotos de los tres navíos confrataron sus estimas de las distancias navegadas:

⁶ Cristóbal Colón. Textos y documentos completos. Obra citada. Pág. 22.

"El de la Niña se hallaba de las Canarias 440 leguas, el de la Pinta 420 y el de la de donde iba el Almirante 400 justas."⁷

Por todo lo anteriormente expuesto consideramos que se cambió parte de la anotación correspondiente al día 2 de octubre a esta fecha, para reducir la distancia navegada y crear confusión en la derrota y en la estima.

La distancia navegada el día 2 de octubre, según el Diario, 39 leguas (231 kilómetros). La distancia total navegada y corregida de la estima sería para esta fecha la de 446 leguas (2.640 kilómetros) que correspondería casi exactamente con la distancia estimada por el piloto de la carabela Niña para el día 19 de septiembre.

Por su parte, Hernando Colón en su Historia nos dice que el día 19 de septiembre, llegaron a las naves alcatraces por la mañana y por la tarde, por lo que juzgaron estar cerca de tierra, y sondaron con doscientos metros de cabo y no encontraron fondo:

"sondaron con doscientos brazas de cuerda; y aunque no pudieron hallar fondo, conocieron que todavía las corrientes iban hacia al sudoeste."⁸

Dato que corresponde a la parte final del viaje cuando navegaban entre islas y cuando las propias instrucciones de navegación de Cristóbal Colón ordenaban navegar con la máxima precaución reduciendo velas en la noche a partir de las 700 leguas navegadas (4130 kilómetros). Tal y como nos refiere Gonzalo Fernández de Oviedo que hicieron los pilotos españoles en este primer viaje:

"y con la sonda siempre en la mano, e apocando las vela de noche, y en recelo, como lo suelen hacer los que son prudentes e sabios pilotos."⁹

Por lo que para nosotros queda claro que esta parte de los datos anotados en el Diario, en esta singladura son de otra posterior, e intercalados aquí para describir la derrota seguida y la estima de la navegación.

Otro dato que nos confirma que las anotaciones de esta singladura estaban trasplantados de otra singladura posterior; es la negativa de Cristóbal Colón de atender a la petición de reconocimiento de Martín Alonso de las isla avistadas

⁷ Obra anteriormente citada. Pág. 22.

⁸ Historia del Almirante. Hernando Colón. Pág. 101.

⁹ Los viajes de Colón: Gonzalo Fernández de Oviedo. Pág. 43.

por él al Norte. Cristóbal Colón no quiso barloventear, es decir navegar contra el viento, porque él pretendía llegar a la tierra firme primero, que no tenía perdida, y después a la vuelta ya con tranquilidad se reconocerían todas las islas:

“Su voluntad era seguir adelante hasta las Indias, y el tiempo es bueno; porque placiendo a Dios a la vuelta todo se vería”¹⁰

En una travesía larga navegando en una búsqueda Este- Oeste, la recalada en una isla siempre se podían fallar, aunque se conociera bien la latitud de las mismas, pero no se podía dejar de encontrar una tierra firme que corría Norte Sur, y con la que necesariamente había que dar navegando siempre al Poniente:

“Cuando el Piloto navegare por paralelo, que es Leste a Oeste es incierta la navegación”¹¹

En estos principios se basaba Cristóbal Colón para no intentar de buscar las islas que se encontraban a 750 leguas (4.424 kilómetros) según su propia información. Pero este razonamiento también demuestra que en este acacimiento ya habían de haber pasado las 750 leguas de navegación y que por tanto estos hechos no podían haber ocurrido en la presente singladura en donde solo se habían navegado 446 leguas (2.631 kilómetros).

Otro dato significativo de una interpolación realizada por persona no experta en asuntos marítimos es que decía Cristóbal Colón que el tiempo era bueno, y anteriormente en esta misma singladura se dijo que entraron en un tiempo de calmas ; situación muy mala para unos buques que solo se propulsaban a vela. El tiempo bueno para un marino es siempre un buen viento favorable, para un hombre de tierra el tiempo bueno es la calma.

También se anotan en esta singladura el avistamiento de un alcatraz por la mañana y otro por la tarde que se encontraban siempre cerca de tierra:

“Este día, a las diez horas, vino a la nao un alcatraz y a la tarde vieron otro, que no suelen apartarse xx leguas de tierra”.

Los alcatraces (*Sula Bassana*). Orden Pelecaniformes, familia Súlidos, son aves marinas de gran tamaño (unos 94 cm de longitud) con plumaje blanco, con los extremos de las alas negras y la cabeza pardusca. Habitan las

¹⁰ Cristóbal Colón. Textos y documentos completos. Pág. 22.

¹¹ Regimiento de Navegación. Andrés García de Céspedes. Pág. 100.

costas europeas y americanas del Océano Atlántico Norte, y en invierno realizan migraciones hacia el Sur.¹² Estas aves marinas cuando habitan en aguas tropicales se llaman Piqueros. El Piquero pardo (-*Sula leucogaster*) es el más común de ellos en los cinturones tropicales y subtropicales de los océanos Atlántico, Pacífico e Índico. La cabeza, el cuello las partes superiores y el pecho son de color pardo chocolate oscuro. El resto de la parte inferior del cuerpo son de color blanco. Estas aves marinas no se extienden lejos a partir de tierra.¹³ Buscan su alimento en alta mar pero a distancias no muy lejos de la costa¹⁴

Mapa de distribución
del Piquero pardo.¹⁵

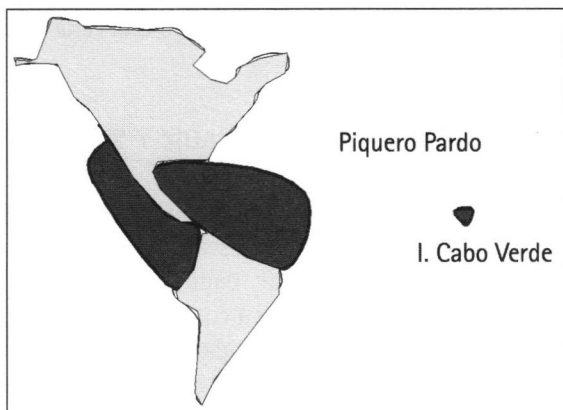


Figura 3 esquematizada de hábitat de
alcatrazes Piquero Pardo

Otro dato junto al anterior quiere indicar lo mismo, que iban navegando cerca de tierra, pues se anotan unos llovizneros sin viento, que juzgaba Cristóbal Colón que eran signos ciertos de tierra

"Vinieron unos llovizneros sin viento, lo que es señal cierta de tierra."¹⁶

¹² Guía de Aves. Gianfranco Bologna. Obra citada. Lámina 386.

¹³ Guía de campo de las aves marinas de España y del Mundo. Capitán G. S. Tuck. traducido por Josep Janés y Juan Ayala. Barcelona, 1980. Lámina 19.

¹⁴ Guía de campo de las aves marinas de España y del Mundo. Capitán G. S. Tuck. Obra citada. Pág.XI.

¹⁵ Guía de campo de las aves marinas de España y del mundo. Capitán G. S. Tuck. Mapa 137.

¹⁶ Cristóbal Colón. Textos y documentos completos. Pág. 22.

Todos estos datos y signos anteriormente mencionados corresponden perfectamente a los que se tendrían que encontrar en navegación por las aguas próximas a las islas Caribes y Bahamas, como necesariamente tuvieron que encontrar en la última parte de su viaje de ida a las Indias Occidentales, y que Cristóbal Colón daba muestras de conocer perfectamente en su primer viaje gracias a la carta de navegar auténtica, por todos los datos ciertos que aportaba, para la técnica de navegar de la época. Fray Bartolomé de las Casas que tuvo en su poder mucha documentación de la familia Colón, consideró tener en su poder una copia de esa primera carta de navegar de Cristóbal Colón:

"Y así creo que todo su viaje en esta carta fundó."¹⁷

LA CARABELA NIÑA DE CADIZ Y SU TRAVESIA DE 1990

Décimo cuarto día de navegación. El viento nos soplaba del Este Nordeste con fuerza 3 (15 Km./hora) de la escala de Beaufort. Las olas del viento eran de 2 metros de altura, y la mar de fondo del Nor- Nordeste levantaba olas de mar tendida de 3 metros de altura. La corriente cambió su dirección al Oeste. La distancia que navegamos en esta singladura fue de 233 kilómetros (aprox. 39, 5 leguas) y la distancia total navegada de 3.071 kilómetros (aprox. 519 leguas.)¹⁸

PRIMER VIAJE DE CRISTOBAL COLÓN

20 de septiembre, décimo quinto día de navegación, según la copia del Diario. En esta singladura se anotaron unos datos totalmente imposibles de producirse en este día. Después de haber navegado una distancia de aproximadamente 450 leguas (2.655 kilómetros) con rumbos Oeste o Sudoeste, la flotilla colombina se encontraba en el centro del océano Atlántico por donde no podían de ninguna manera pasar los pájaros de tierra ni de río que se apuntaron en esta singladura:

¹⁷ Historia de las Indias. Bartolomé de las Casas. Tomo I, cap. XII, pág. 47.

¹⁸ La carabela Niña de Cádiz y el primer viaje de Colón. Obra citada. Pág. 176.

"tomaron un pájaro con la mano que era como un garjao; era pájaro de río y no de mar...Vinieron al navío, en amaneciendo, dos o tres pajaritos de tierra cantando"¹⁹

Las rutas migratorias de pájaros de tierra y de lagos y ríos que pasan de América del Norte a la del Sur utilizan la ruta de las islas Bahamas y Antillas Menores.²⁰

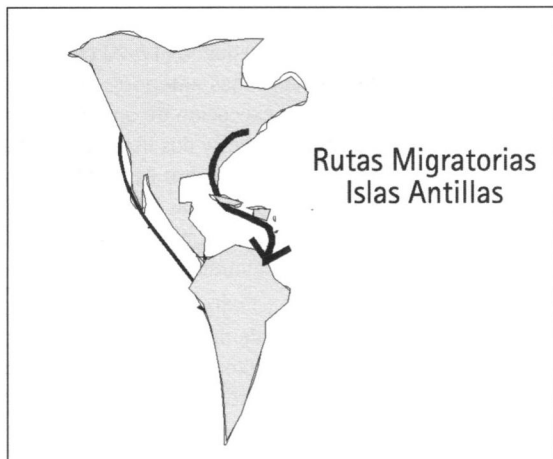


Figura 4 esquematizada de rutas migratorias

Entre las principales aves terrestres migratorias norteamericanas destacaremos las siguientes:

Que pudieron ser avistadas por Cristóbal Colón a su paso por las islas Bahamas en sus migraciones del Norte al Sur:

- Robin americano (*Turdus migratorius*): Orden Paseriforme, familia Túrdidos. Especie de pequeño tamaño (unos 25 cm de longitud). Es una de las especies más comunes del continente americano y de más fácil observación. El plumaje es de color pardo en las partes superiores, y rojizo en las partes inferiores. Habita en terrenos boscosos y cultivados de América del Norte. Invernan regularmente en el sur.²¹
- Dendroica oscura (*Dendroica fusca*). Orden Paseriforme, familia Parúlidos. Especie de pequeñas dimensiones (12-13 cm. de longitud) Las partes superiores son de color negro, a excepción de una mancha en la cabeza y dos bandas laterales amarillas. La garganta y el pecho son de color anaranjado, el vientre y los flancos tienen tonalidad más clara y con estrias negras. En otoño abandona los bosques de coníferas del Norte y se dirige a invernar a América Central y Meridional.²²

¹⁹ Cristóbal Colón. Textos y documentos completos. Obra citada. Pág. 23.

²⁰ Guía de Aves. Gianfranco Bologna. Traducción Mercé Serrano y Ferran Vallespinós. Toledo. 1995. Pág. 49.

²¹ Guía de Aves. Gianfranco Bologna. Obra citada. Lámina 411.

²² Guía de Aves. Gianfranco Bologna. Obra citada. Lámina 136.

- Turpial de Baltimore (*Icterus galbula*): Orden Paseriforme, familia Ictéridos. Tamaño pequeño (17-20 cm de longitud. El macho presenta el plumaje de las zonas anteriores del cuerpo, de las alas y de la cola de color negro a excepción de una lista blanca en la espalda. Las restantes zonas inferiores y dos listas en la parte superior de las alas son de color naranja. La hembra es de color gris oliva en las partes superiores, amarillo pálido en las inferiores y presenta dos bandas claras en las alas. Habita en bosques y prados de América del Norte y Central. Es de costumbres migradoras.²³
- Mniotilta blanca y negra (*Mniotilta varia*). Orden Paseriforme, familia Parúlidos. Especie de pequeño tamaño (12 cm de longitud) Las partes superiores son de color negro con anchas bandas blancas en la espalda y cabeza, las partes inferiores son de color blanco con manchas negras. Habita en la América del Norte emigrando en otoño a la Central y Meridional.²⁴
- Piranga roja (*Piranga rubra*). Orden Paseriformes, familia Trúpidos. Especie de tamaño pequeño (18 cm de longitud. Cuerpo de color rojo uniforme, más oscuro en las alas y en la cola. En el verano habita en América del Norte y en otoño emigra a la Meridional.²⁵
- Reinita Hornera (*Seiurus aurocapillus*). Orden Paseriformes, familia Parúlidos. Especie de pequeño tamaño (unos 15 cm de longitud). Las partes superiores son de color verde oliva las inferiores de color blanco con manchas negras. Una lista amarilla cruza la nuca. Habita en América del Norte y en otoño emigra a la América Central para pasar el invierno.²⁶
- Pardillo Sizerin (*Acanthis flammea*). Orden Paseriformes, familia Fringílidos. De pequeño tamaño, mide 12 a 13 cm de longitud. La parte superior es de color pardo grisáceo, la garganta y la parte superior del pecho son de color rosa amarillo con lista negras, el vientre es blanquecino, la frente y el mentón son de color rojo. Habita en América del Norte y emigra ocasionalmente a la Meridional.²⁷

En relación con el pájaro de río, que tomaron con la mano en esta singladura, en la Historia del Almirante de Hernando Colón, nos encontramos con más información sobre sus características generales:

²³ Guía de Aves. Gianfranco Bologna. Obra citada. Lámina 208.

²⁴ Guía de Aves. Gianfranco Bologna. Obra citada. Lámina 245

²⁵ Guía de Aves. Gianfranco Bologna. Obra citada Lámina 315.

²⁶ Guía de Aves. Gianfranco Bologna. Obra citada. Lámina 363.

²⁷ Guía de Aves. Gianfranco Bologna. Obra citada. Lámina 1.

"Tomaron un pájaro semejante al gorjao, solo que era negro, con un penacho blanco en la cabeza, y con patas semejantes a los del ánade, como suelen tener las aves acuáticas"²⁸

Este dato, lo mismo que el anterior del avistamiento de las aves terrestres migradoras, de nuevo muestra que se encontraban en esos momentos navegando en las proximidades de las islas que forman el archipiélago centro-americano.

El pájaro con patas de ánade y color negro con penacho de plumas blancas en la cabeza pudiera ser el cormoran:

Cormoran (*Phalacrocorax auritus*). Orden Pelecaniformes, familia Falacrocoracidos. Especie de tamaño medio (unos 58 cm de longitud) Tiene color negro uniforme por todo el cuerpo excepto una ligera cresta y plumas blancas junto al ojo. Abunda en América del Norte, y habita a orillas de los ríos y curso de agua y zonas del litoral.²⁹ Estas aves marinas obtienen su alimento cerca de la costa o saqueando tierra adentro.³⁰

Mapa de distribución del
Cormorán de doble cresta:³¹

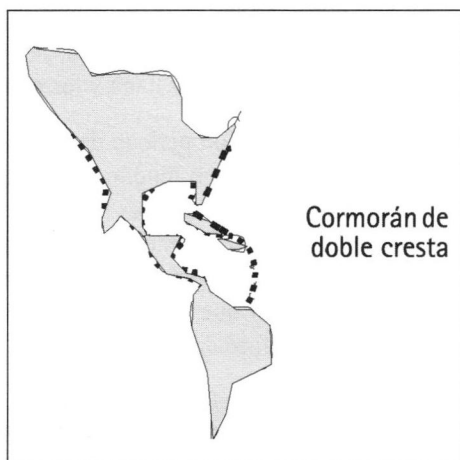


Figura 5 esquematizada de
distribución del cormorán

²⁸ Historia del Almirante. Hernando Colón. Obra citada. Pág. 101.

²⁹ Guía de Aves. Gianfranco Bologna. Obra citada. Lámina 298.

³⁰ Guía de campo de las aves marinas de España y del mundo. Capitán G. S. Tuck. Obra citada. Pág. XI.

³¹ Guía de campo de las aves marinas de España y del Mundo. Capitán G. S. Tuck. Obra citada. Mapa 138.

LA CARABELA NIÑA DE CADIZ Y LA TRAVESIA DE 1990

Décimo quinto día de navegación. El viento nos roló al Este y continuó soplando con fuerza 3 (15 Km./hora) de la escala de Beaufort. La altura de las olas de viento era de 2 metros. La mar de fondo era del Nor-Nordeste con altura de ola de 3 metros. La dirección de la corriente marina era del Oeste. Al mediodía observamos un paño sobrevolando la carabela. En esta singladura pasamos el meridiano central del Océano Atlántico, o meridiano de no retorno. La distancia navegada en esta singladura fue de 238, 6 kilómetros (aprox. 40,5 leguas), y la distancia total navegada de 3.309,6 kilómetros (559 leguas).³²

PRIMER VIAJE DE CRISTOBAL COLÓN

Viernes, 21 de septiembre, décimo sexto día de navegación. En la copia del Diario en este día se anotó que fue también de calma de viento, por lo que navegaron solamente 13 leguas (77 kilómetros). Vieron una ballena y un alcatraz, por lo que pensaban que estaban cerca de tierra. La mar encontraron cuajada de algas sargazos, la mar muy llana y los aires los mejores del mundo.³³

Encontrándose en un periodo de calmas unos buques propulsados únicamente por medio de velas, en ningún momento nadie a bordo podría pensar que los aires calmos fueran los mejores del mundo, y menos rodeados de algas espesas que dificultaba su deslizamiento. Salvo que se tuviera un fuerte viento que les hicieran navegar a una gran velocidad sobre las ya conocidas inofensivas algas sargazos. Esto es lo que en el fondo de la información que nos proporciona la Historia del Almirante de Hernando Colón podemos intuir:

“(Muchas Algas) De lo cual recibían aliento, creyendo que vendría de alguna tierra próxima; esto a veces les causaba gran temor porque había allí matas de tanta espesura, que en algún modo detenían los navío.”³⁴

Todos estos datos corresponden claramente a una navegación cerca de las islas de las Antillas, y que han sido trasplantados a esta singladura para desfigu-

³² La carabela Niña de Cádiz y el primer viaje de Colón. Obra citada. Pág. 178.

³³ Cristóbal Colón. Textos y documentos completos. Obra citada. Pág. 23.

³⁴ Historia del Almirante. Hernando Colón. Obra citada. Pág. 102.

rar la derrota seguida y para confundir la estima que iban haciendo. En nuestra opinión estos datos corresponderían a la singladura del día 4 de octubre. La distancia navegada de aquella fecha fue de 63 leguas (373 kilómetros) y que correspondería a esta singladura. Verdaderamente para navegar con las dos carabelas y sobre todo la nao 373 kilómetros en una singladura los aires si tenían que ser los mejores del mundo. La distancia total navegada corregida la estima del Diario sería de 556 leguas (3.291,5 kilómetros).

LA CARABELA NIÑA DE CADIZ Y LA TRAVESIA DE 1990

Décimo sexto día de navegación. El viento nos continuó soplando del Este pero aumentando su fuerza a 4 (30 Km./hora) de la escala de Beaufort. La altura de las olas de viento era de 2 metros, y la altura de las olas de mar de leva era de 2 a 3 metros. Las algas sargazos se alineaban en filas con la misma dirección del viento. Observamos un paño volando a ras de mar muy cerca de la carabela. La distancia navegada en esta singladura fue de 259 kilómetros (43,7 leguas). La distancia total navegada fue de 3.568, 6 kilómetros (aprox. 601 leguas).³⁵

Paiño de Leach (*Oceanodroma leucorhoa*) es muy parecido al Paiño de Guadalupe (*Oceanodroma macrodactyla*). Son de pequeño tamaño, de 20 a 23 cm. Color pardo negruzco. Tienen una mancha blanca encima del obispillo. Crian a ambas orillas del Atlántico Norte.³⁶

EL PRIMER VIAJE DE CRISTOBAL COLÓN

Sábado 22 de septiembre, décimo séptimo día de navegación. En esta singladura se anotaron en la copia del Diario unos vientos contrarios flojos, que la Historia del Almirante nos informaba que fueron de dirección Sudoeste:

"Y soplaron aquellos tres días algunos vientos del Sudoeste, unas veces más al Poniente y otras menos."³⁷

³⁵ La carabela Niña de Cádiz y el primer viaje de Colón. Obra citada. Pág. 180.

³⁶ Guía de campo de las aves marinas de España y del mundo. Pág. 58.

³⁷ Historia del Almirante. Hernando Colón. Obra citada. Pág. 102.

que los hicieron navegar 30 leguas (177,6 kilómetros). Este viento contrario no tiene fundamento en pleno océano Atlántico, pero si lo tiene entre las islas de las Antillas, donde el viento del Sudoeste viene precisamente de pasar por encima de las islas y deja las olas detrás de ellas. La propia Historia del Almirante nos confirmaba que estaban navegando muy cerca de tierra:

“El Almirante replicaba, diciéndoles que esto procedía de estar ya cerca de tierra, que no dejaba levantar las olas”.³⁸

Como el viento venía del Sudoeste, las islas que le tapaban la mar, y para que no hubiese olas tenían que estar muy cerca, no podían ser otras que las Antillas. Fray Bartolomé de las Casas nos confirmaba como estaba la mar llana sin olas:

“La mar tan llana, que más parecía laguna de agua muerta que mar”.³⁹

Por lo que de nuevo estos datos deben de corresponder con una anotación de fecha posterior del viaje y que han sido trasplantada a esta singladura para describir la derrota seguida, y confundir en la estimada seguida en este primer viaje.

También vieron en esta fecha una pardela, que es un ave marina pelágica y migradora. En el océano Atlántico hay dos especies:

Pardela Cenicienta (*Calonectris diomedea*). Orden Procelariformes, familia Proceláridos. Especie de tamaño mediano (unos 51 cm de longitud). Las partes superiores del cuerpo son de color pardo grisáceo y las inferiores blancas. Habita en las zonas marinas y costeras del Atlántico y el Mediterráneo.

Y la Pardela Pichoneta (*Puffinus puffinus*). Orden Procelariforme, familia Proceláridos. Especie de tamaño mediano pequeño (unos 36 cm de longitud). Presenta Partes superiores del cuerpo muy oscuro (casi negro), y las partes inferiores casi blancas. Habita las zonas litorales e islas del Atlántico y Mediterráneo.⁴⁰

³⁸ Historia del Almirante. Hernando Colón. Pag. 102.

³⁹ Historia de las Indias. Fray Bartolomé de las Casas. Tomo I, pág. 37.

⁴⁰ Guía de campo de las aves marinas. Obra citada. Pág. 33, 37.

LA CARABELA NIÑA DE CADIZ Y LA TRAVESIA DE 1990

Décimo séptimo día de navegación. El viento nos continuó soplando del Este, pero aumentando en algunos momentos de fuerza 4 hasta 5 (40 Km./hora) de la escala de Beaufort. Las olas de viento tenían 2 metros de altura y las olas de mar de fondo del Nordeste era de 2 metros de altura. En la guardia del alba vimos un meteorito estallar formando un gran fuego de artificio. Por la mañana avistamos un rabijunco que vino directo hacia la popa de la carabela buscando un buen rato alimento sobre la estela. Por la tarde pasamos un fuerte chubasco que nos dejó después un bonito y esperanzador arco iris doble. Por la tarde vimos una parde-la que se acercó a nuestra popa y después otro rabijunco. La corriente marina era del Oeste- Noroeste. Hoy cruzamos la ruta marítima comercial Nueva York - Brasil. La distancia que navegamos en esta singladura fue de 286,7 kilómetros (aprox. 48, 5 leguas). Y la distancia total navegada fue de 3.855, 4 kilómetros (aprox. 651 leguas).⁴¹

EL PRIMER VIAJE DE CRISTOBAL COLÓN

Domingo 23 de septiembre, décimo octavo día de navegación, según la copia del Diario. Continúan los vientos contrarios y variables del Sudoeste y se navegó solamente 22 leguas (130 kilómetros). En esta singladura se anota que vieron una tórtola, un alcatraz, otro pajarito de río y otras aves blancas.⁴² De los pajaritos de río, y de tierra así como de los alcatraces ya hemos hecho mención anteriormente. La tórtola común (*Streptopelia turtur*):

Orden Columbiformes, familia Colúmbidos. Especie de tamaño pequeño mediano (unos 27 cm de longitud) plumaje pardo, la cabeza el cuello y las cobertoras alares externas son grisáceas. Las partes inferiores son oscuras superiormente con el abdomen y la zona infracaudal de color blanco. Es especie migradora.⁴³

⁴¹ La carabela Niña de Cádiz y el primer viaje de Colón. Obra citada. Pág. 181, 182.

⁴² Cristóbal Colón. Documentos y textos completos. Obra citada. Pág. 23.

⁴³ Guía de aves. Gianfranco Bologna. Obra citada. Lámina 379.

De nuevo estos datos nos indican que también han sido trasplantados desde otra fecha posterior del viaje cuando se debían encontrar navegando cerca de las islas Antillas. Este supuesto lo confirma la siguiente anotación de la copia del Diario:

"Como la mar estuviese mansa y llana, murmuraba la gente diciendo que, pues por allí no había mar grande, que nunca ventaría para volver a España. Pero después alzóse mucho la mar y sin viento."⁴⁴

Lo que confirma la proximidad de muchas islas que cortan las olas, pero entre islas si pasan algunos trenes de olas que pasan como mar de leva o tendida sin viento. Estos datos anteriores confirman que estaban navegando muy cerca de un archipiélago de islas, que por la estima que llevaban no podía ser otro que el de las Antillas y Lucayas. En nuestra opinión estos datos deberían corresponder a la fecha del día 6 de octubre. La distancia anotada en esta fecha es la que deberá corresponder a esta presente singladura: Distancia navegada 236, 8 kilómetros (40 leguas). La distancia total navegada y corregida de la copia del Diario era de 3.865,7 kilómetros (653 leguas).

LA CARABELA NIÑA DE CADIZ Y LA TRAVESIA DE 1990

Décimo octavo día de navegación. El viento nos continuó soplando del Este con fuerza 5 y a ratos fuerza 6 (50 Km./hora) de la escala de Beaufort. La altura de las olas de viento era de 2 a 3 metros. La mar de fondo del Nordeste tenía 2 metros de altura. La corriente marina giró al Noroeste. Al mediodía se avistó un alcatraz y después dos rabijuncos. Durante la noche tuvimos lloviznas, y navegamos durante varias horas a 9 nudos. La velocidad media durante la presente singladura fue de 7,5 nudos (13, 9 kilómetros por hora). La distancia que navegamos en esta singladura fue de 333 kilómetros (56,2 leguas). La distancia total navegada era de 4.188, 4 kilómetros (707, 5 leguas). A partir de este punto, de acuerdo con las instrucciones de navegación de Cristóbal Colón estábamos en las proximidades de las primeras islas de la otra parte del Océano, y había que navegar con la máxima precaución, ya que la primera tierra estaba aproximadamente a 50 leguas (295 kilómetros).⁴⁵

⁴⁴ Cristóbal Colón. Documentos y textos completos. Obra citada. Pág. 23, 24.

⁴⁵ La carabela Niña de Cádiz y el primer viaje de Colón. Obra citada. Pág. 184.

CAPÍTULO XI

EL PRIMER INTENTO DE RETORNO DE LA NAO SANTAMARÍA

Cumplida la navegación de las Instrucciones de Colón.

Pasada, según la estima de los pilotos, la distancia de 750 leguas (4.425 kilómetros) a la que Cristóbal Colón había certificado, por su carta de navegar y otras teorías sin fundamento científico ya estudiadas, que se encontraban las primeras islas de lo que él llamaba las Indias de la otra parte del océano Atlántico, la tripulación de la nao Santa María, donde iba como capitán el propio Cristóbal Colón, se niega a continuar navegando, alegando que ya han cumplido con su obligación de navegar más de 750 leguas y que las islas de la otra parte del Atlántico no aparecían por ninguna parte. Todos los marineros, el piloto y el maestre de la nao pensaban ya con seguridad que Colón los había engañado a todos, y pretendían volver para Castilla contra la voluntad de Cristóbal Colón.

EL PRIMER VIAJE DE CRISTOBAL COLÓN

Lunes, 24 de septiembre, décimo noveno día de navegación, de acuerdo con la copia del Diario. En esta singladura continuaron con la calma de vientos y navegaron solamente 14, 5 leguas (aprox. 86 kilómetros). Avistaron un alcatraz¹ y muchas pardelas.²

Alcatraz (*Sula Bassana*) Orden Pelecaniformes, familia Súlidos. Tamaño de 95 cm. Color blanco con los extremos de las alas negros. Habita en América del Norte y en invierno emigra hacia el Sur.

¹ Guía de Aves. Gianfranco Bologna. Láminas 339-386.

² Cristóbal Colón. Textos y documentos completos. Pág. 24.

Pardela pichoneta (*Puffinus puffinus*) Orden procelariformem familia Procelaridos. Mide en torno a los 35 cm. El Color del plumaje de la parte superior es casi negro y la parte inferior blanquecina. Habita en los litorales e islas del Atlántico.

Estas calmas y avistamientos de pájaros nos indican las proximidades a las islas y que consideramos que corresponderían a la fecha posterior del viaje del día 10 de octubre. La distancia navegada en esa fecha y que correspondería a la presente singladura sería de 59 leguas (aprox. 349 kilómetros). La distancia total navegada y corregida del Diario sería de 712 leguas (4.215 kilómetros). A partir de este punto ya habían sobrepasado la distancia de 700 leguas (4.130 kilómetros) anunciada por Cristóbal Colón para aumentar las precauciones de seguridad ante la proximidad de las primeras islas de la otra parte del Océano.

Sin embargo, a pesar de que la copia del Diario no mencionaba ningún problema de orden en la flotilla, para esta fecha la Historia del Almirante de Hernando Colón, nos informaba de que los marineros por miedo se retiraron dentro de los navíos negándose a continuar la navegación argumentando que ellos ya habían cumplido con su obligación. Y además diciendo que Cristóbal Colón con su fantasía se había propuesto ser gran señor a costa de sus vidas y peligros. Algunos marineros propusieron dejarse de discusiones y echarlo al mar si el no quisiera apartarse de su propósito.³

Que los marineros argumentaran que ellos ya habían cumplido con su obligación, nos hace pensar que ya habían pasado los pilotos en sus estimas las 750 leguas certificadas por Cristóbal Colón para encontrar las primeras islas de la otra parte del Océano. Efectivamente, en las declaraciones de los Pleitos colombinos, en este día se debían de haber llegado a las 800 leguas ((4.736 kilómetros) en la estima de los pilotos, y puesto que no aparecían las primeras islas por ninguna parte, se consideró que todo había sido un engaño de Cristóbal Colón por probar fortuna y hacerse gran señor a su riesgo:

"y habiendo navegado ochocientas leguas por la mar hacia el Oeste el dicho don Cristóbal Colón iba desatinado y desconfiado y que no sabía donde se iban."⁴

³ Historia del Almirante. Hernando Colón. Pág. 103.

⁴ Pleitos Colombinos. Obra citada. Tomo VIII. Pág. 200.

Es, como siempre, Las Casas el que da una información más completa y honesta, en su Historia de las Indias. Para esta fecha de 24 de septiembre nos informaba de que todos los hombres de la nao Santa María estaban indignados contra Cristóbal Colón. Decían que habían sido engañados por Cristóbal Colón, como ya lo habían avisado tantos hombres sabios y letrados de la Corte. Por lo tanto no debían arriesgar más sus vidas:

"Por seguir la locura de un hombre extranjero que por hacerse gran señor se había puesto a morir."⁵

En el primer interrogatorio del fiscal Villalobos en el Pleito que Don Luis Colón, nieto de Cristóbal Colón, había presentado a la Corona reclamando los oficios de Almirante, Virrey, Gobernador y otras cosas, se hacían a todos los testigos 28 preguntas. En relación con el suceso que ahora estamos tratando destacamos la pregunta número 14, que es la siguiente:

"XIII Yten si saben etc. que navegando por la mar el dicho viaje y habiendo navegado ochocientas leguas por la mar hacia el Oeste el dicho don Cristóbal Colón iba desatinado y desconfiado que no sabia donde se iban y se quería volver y decían a todos que se volviesen y preguntó al dicho Martín Alonso Pinzón que qué haría e que el dicho Martín Alonso Pinzón puso ánimo al dicho Colón y a los que iban en la dicha armada y dijo adelante que él se determinaba navegar hasta hallar tierra."⁶

El testigo Juan de Roldan, vecino de la villa de Moguer. Declaró a la pregunta XIV del Fiscal lo siguiente:

"Juan de Xeres le dijo muchas veces a este testigo y a otras personas, que yendo en la dicha armada y habiendo andado setecientas o ochocientas leguas por cierta vía que iban, que todos los más de ellos marineros dijeron al dicho don Cristóbal Colón que no querían ir mas adelante porque el agua iba allá donde ellos iban y el viento también, y que no podrían volver, y que acometieron muchas veces a volverse y que el dicho Martín Alonso Pinzón les rogó que no se volviesen."⁷

Esta declaración jurada nos reafirma que desde que salieron de las islas Canarias siempre tuvieron viento alisio (Nordeste), y que hasta ese momento de la navegación (haber navegado 800 leguas) no tuvieron ni calmas ni vientos con-

⁵ Historia de las Indias, Fray Bartolomé de las Casas. Tomo I. Pág. 134.

⁶ Pleitos Colombinos. Obra citada. Tomo VIII. Pág. 200.

⁷ Pleitos Colombinos. Obra citada. Tomo VIII. Pág. 348.

trarios. Otra prueba más de la manipulación y trasplante de datos de la copia del Diario de Cristóbal Colón, para salvaguardar el secreto de la ruta seguida por Colón y los enormes privilegios conseguidos por sus herederos.

El testigo Hernán Pérez Mateos, declara, habiendo jurado conforme a derecho, a la primera pregunta:

“que conoce y conoció a los en ella contenidos don Cristóbal Colón almirante que fue puede haber cuarenta años, antes más que menos, y a Martín Alonso Pinzón desde que nació que a mas de sesenta años.

Preguntado por las preguntas generales de la ley dijo que es de edad de mas de ochenta años y que el dicho Martín Alonso Pinzón fue primo de este testigo y que venza este pleito quien tuviere justicia.

A la catorce pregunta dijo:

“Que no la sabe mas de haber oído decir a los dichos Martín Alonso Pinzón y a sus hermanos que viniendo a estas partes la gente que venía en los navíos habiendo navegado muchos días y no descubriendo tierra los que venían con el dicho don Cristóbal Colón se querían amotinar y alzar contra él diciendo que iban perdidos y entonces el dicho don Cristóbal Colón había dicho al dicho Martín Alonso Pinzón lo que pasaba con aquella gente y que qué le parecía que debían de hacer y que el dicho Martín Alonso Pinzón le había respondido señor ahorque vuestra merced media docena de ellos o échelos a la mar y si no se atreve yo y mis hermanos abarloaremos sobre ellos y lo haremos que armada que salió con mandado de tan altos príncipes no había de volver atrás sin buenas nuevas y que con esto todos se animaron y el dicho don Cristóbal Colón había dicho Martín Alonso con estos hidalgos hayámonos bien y andemos otros ocho días y si en estos no hallaremos tierra daremos otra orden...”⁸

Con esta declaración está claro que Martín Alonso tenía una bien ganada fama de hombre duro y decidido y de que sabía imponerse por las buenas y por las malas. La razón por lo que toda la tripulación de la nao quería volver es doble. La primera porque ya no confiaban en Cristóbal Colón creyendo que los había engañado poniendo en riesgo sus vidas. La segunda porque la nao tenía una capacidad de ceñida limitada a 6 cuartas del compás (unos 70 grados) de ángulo máximo de ceñida, razón por la cual volver 800 leguas con viento contrario para Castilla resultaba muy difícil

⁸ Pleitos Colombinos. Obra citada. Tomo VIII. Pág. 397.

de conseguir. Seguir navegando más a favor del viento y la corriente no era ya una clara temeridad sino locura. En la copia del Diario correspondiente al día 21 de noviembre se nos refiere que siendo el viento del Este navegaban con rumbo Sur cuarta del Sudeste los tres navíos, y como la nao no podía ganar más barlovento. Pero si la carabela Pinta que se fue alejando de Cristóbal Colón.⁹

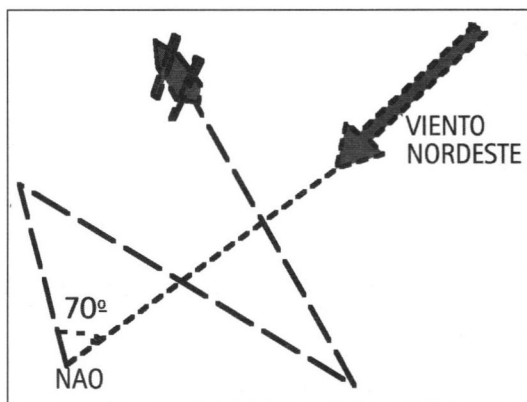


Figura 1 Nao barloventeando

Martín Alonso convenció a todos los tripulantes de la nao Santa María a seguir navegando a favor del viento y la corriente porque además de mostrar el palo (la horca o la hechazón al agua a los desobedientes), también mostraría la zanahoria (seguridad de que ningún tripulante de la nao Santa María corría peligro de morir puesto que él con las dos buenas carabelas bajo su mando y el de su hermano Vicente Yañez, en caso de que todo lo prometido por Cristóbal Colón fuese falso y allí no hubiese tierras de ningún tipo, él les daría su palabra de honor de recogerlos a todos en las dos carabelas. Como de hecho propuso Colón después del hundimiento de la nao Santa María.¹⁰

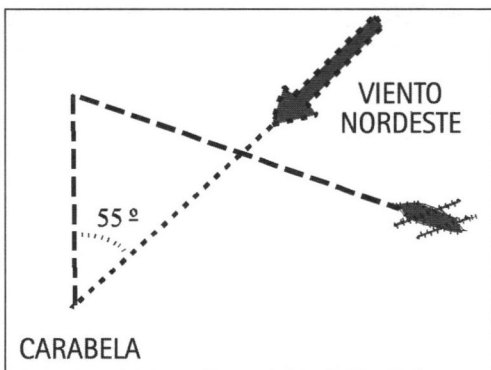


Figura 2 carabela barloventeando

Todos conocían las buenas cualidades de barloventeadoras de las carabelas. Escalante de Mendoza, Capitán General de la Flota de Tierra Firme, en su Itinerario de Navegación nos dice que:

⁹ Cristóbal Colón. Textos y documentos completos. Págs. 60, 61.

¹⁰ Los viajes de Colón. Gonzalo Fernández de Oviedo. Pág. 40. La carabela Niña de Cádiz y el 1º viaje de Colón. Obra citada. Pág. 348.

"Barloventeando con viento escaso por sus puntas y cabos, que para estos efectos fue y es la mejor invención que hasta nuestros tiempos se ha hallado."¹¹

Martín Alonso había salvado la expedición y las esperanzas e ilusiones de Cristóbal Colón.

LA CARABELA NIÑA DE CÁDIZ Y LA TRAVESIA DE 1990.

Décimo noveno día de navegación. El viento nos roló desde el Este-Sudeste hasta el Este - Nordeste, soplando con fuerza de 4 a 5 (35 Km./hora) de la escala de Beaufort, con una olas de 3 metros de altura. Las olas de mar de fondo del Nordeste aumentaron a 4 metros de altura. Observamos muchas algas sargazos. Al mediodía se acercaron a la carabela dos rabijuncos y por la tarde vimos otro solo.

La distancia navegada en esta singladura fue de 253,4 kilómetros (aprox. 43 leguas). La distancia total navegada fue de 4.441,8 kilómetros (aprox. 750,5 leguas).¹²

En este día décimo noveno desde la salida de las islas Canarias nosotros también habíamos navegado la distancia de 750 leguas y tampoco veíamos tierra, pero por nuestra carta de navegar sabíamos que estábamos muy cerca de las islas Antillas menores.

11 Itinerario de Navegación. Escalante de Mendoza. 1.575. Pág. 39.

12 La carabela Niña de Cádiz y el primer viaje de Colón. Obra Citada. Pág. 189.

CAPÍTULO XII

LA CARTA DE NAVEGAR QUE UTILIZÓ COLÓN EN SU PRIMER VIAJE

De acuerdo con la estima de Colón, Martín Alonso y sus pilotos, estaban en la zona donde deberían estar las primeras islas.

El día 25 de septiembre, veinteavo de navegación, después de apaciguados los ánimos de los tripulantes de la nao Santa María, Cristóbal Colón pidió a Martín Alonso que le devolviera la carta de navegar que unos días antes le había prestado. En esa carta de navegar estaban situadas las primeras islas de la otra parte del Atlántico en la zona por donde iban en esos momentos., de acuerdo con los rumbos y distancias navegados. Al final de la singladura se avistó una isla, por lo que todos estuvieron de acuerdo en que el mapa era bueno y que aquella era la primera tierra avistada de la parte de las Indias. Y como el primer hombre que la vio, de acuerdo con el Diario de Cristóbal Colón, fue Martín Alonso Pinzón a éste le debió corresponder el premio de los 10.000 maravedíes.

EL PRIMER VIAJE DE CRISTOBAL COLON

Martes, 25 de septiembre, veinteavo día de navegación. Este día resulta fundamental, en nuestra opinión, para resolver todo el secreto del primer viaje. En primer lugar se mencionaba sin ninguna duda la utilización por parte de Cristóbal Colón de una auténtica carta de navegar, sobre la cual Colón iba apoyado náuticamente en este viaje. Después de estudiarla detenidamente, Martín Alonso también estaba de acuerdo en que han llegado a la zona donde debían estar las primeras islas que buscaban:

"Iba hablando el Almirante con Martín Alonso Pinzón, capitán de la otra carabela Pinta, sobre una carta que le había enviado tres días había a la carabela, donde se parece, tenía pintadas el Almirante ciertas islas por

aquella mar, y decía el Martín Alonso que estaban en aquella comarca, y respondía el Almirante que así le parecía a él; pero puesto que no hubiesen dado con ella lo debían haber causado las corrientes, que habían echado los navíos al Nordeste, y a que no habían andado tanto como los pilotos decían. Y estando en esto, díjole el Almirante que le enviase la carta dicha, y enviada con alguna cuerda, comenzó el Almirante a cartear en ella con su piloto y marineros."¹

Fray Bartolomé de las Casas, afirmaba en su *Historia de las Indias* que esa carta de navegar que Cristóbal Colón le pasó a Martín Alonso en el día 25 de septiembre la tuvo él en sus manos:

"Esta carta es la que le envió Paulo, físico, el florentín, la cual tengo yo en mi poder, con otras cosas del Almirante mismo que descubrió estas Indias."²

y pudo comprobar que a su entender las islas y demás accidentes geográficos estaban casi en sus distancias correctas:

"y en ella estaban pintadas muchas islas y tierra firme, y según el paraje que estaba pintado en la carta de marear ya estaban en las islas, ya que están todas estas islas cuasi en aquella distancia."³

Y además estaba dibujada y bien situada en la carta de navegar la isla Española:

"Capítulo XXXVIII: En el cual se contiene una carta de marear que llevaba Cristóbal colón, donde tenía pintadas estas Indias e islas, mayor mente esta Española."⁴

Fray Bartolomé de las Casas creía que esa carta de navegar era la que le había pasado Toscanelli a Cristóbal Colón. Del estudio náutico de la carta de Toscanelli tal y como nos la presenta Las Casas y Hernando Colón se deduce que no era una verdadera carta de navegar sino un mapamundi teórico, aparentemente hecho por un físico sin experiencia de la navegación que dice incoherencias tales como que:

"por no ser conocido el camino (de las Indias) están todas estas cosas encubiertas."

¹ Cristóbal Colón. Textos y documentos completos. Obra citada. Pág. 24.

² *Historia de las Indias*. Fray Bartolomé de las Casas. Tomo I. Cap. XXXVIII. Pág. 135.

³ *Historia del las Indias*. Fray Bartolomé de las Casas. Tomo I. Cap. XXXVIII. Pág. 201.

⁴ *Historia de las Indias*. Fray Bartolomé de las Casas. Tomo I. Pág. 134.

para después decir:

"también yo pinté en dicha carta muchos lugares en la partes de la India, adonde se podría ir aconteciendo algún caso de tormenta o de vientos contrarios o cualquier otro caso que no se esperase acaecer."

Si el camino era desconocido como iba a saber Toscanelli los lugares de recala-da o de refugio para un buque en peligro si él no era navegante, y esa infor-mación tan importante no se la iba a dar ningún piloto gratuitamente sin nada a cambio. Las Casas parece confundir a este Paulo Toscanelli con Marco Polo, que este si navegó por los mares de la India y aseguraba que vio mapas de aquellos lugares:

"La isla de Seilán: tiene aproximadamente dos mil cuatrocientas millas de contorno, y os digo que antiguamente era mucho mayor, porque tenía unas tres mil seiscientas millas de contorno, según se encuentra en el mapamundi de los marineros de ese mar."⁵

Y sí pudo haber recibido información de los Pilotos con los que se encontró, y tener bases náuticas para construir una verdadera carta de navegar de las cos-tas de China e India.

"Y tened por cierto que en este mar de la India hay doce mil setecientas islas habitadas o no habitadas, según lo que dicen los marineros y los grandes pilotos de estas regiones, y lo que muestran el compás y la escri-tura de los sabios marineros que frecuentan este mar de la India."⁶

Pero desgraciadamente, Marco Polo no escribió ni copió estos mapamundis pensando que sería imposible dejar el servicio del Emperador de los tártaros:

"Él mismo no había anotado por escrito sino muy pocas cosas... juzgan-do casi imposible dejar alguna vez el servicio del Gran Khan."⁷

Para Fray Bartolomé de las Casas, en nuestra opinión, Paulo Toscanelli y Marco Polo resultan ser una misma persona.

"Esto es lo que contenía la carta de Marco Paulo, físico... se engañó cre-yendo que la primera tierra que había de hallar había de ser los reinos del

⁵ Libro de las maravillas de Marco Polo. Obra citada. Pág. 369, 370.

⁶ Obra anteriormente citada. Pág. 430.

⁷ Obra anteriormente citada. Pág. 10.

Gran Khan, como abajo aparecerá, la carta de marear que le envió, yo, que esta historia escribo tengo en mi poder".⁸

Lo que invalidaba para un marino la pretendida carta de Toscanelli como la carta de navegar que utilizó Cristóbal Colón en su primer viaje; era que en la carta de Toscanelli la distancia desde Lisboa hasta la tierra firme de China (Quinsay) había una distancia aproximada de 1525 leguas (aprox. 8.997 kilómetros). Y en cambio en la carta de navegar que utilizó Cristóbal Colón esa distancia era de 1250 leguas (aprox. 7.375 kilómetros.). Ningún marino profesional utilizaría jamás para navegar una carta teórica con un error tan enorme de 1.622 kilómetros en las distancias y encima contraria a sus propios cálculos. Podemos decir con total seguridad que la carta de Toscanelli no era una carta de navegar y que por tanto no fue la que utilizó Cristóbal Colón en su primer viaje.⁹

La carta de navegar que utilizó Cristóbal Colón en su primer viaje, en la que estaban contenidas la tierra firme y las islas de los Caribes y Lucayas era una carta de navegar del tipo mapamundi, y que debía de ser muy parecida a la que realizó Juan de la Cosa mejorándola en el año de 1500. Sabemos por las declaraciones de los testigos de los Pleitos colombinos que Juan de la Cosa, en el segundo viaje que realizó con Cristóbal Colón (1493) pidió a un criado del Almirante esa carta mapamundi y la estuvo copiando contra la voluntad de Cristóbal Colón.

Bernaldo de Yvarra declaraba:

"Que este testigo vio y oyó al dicho almirante como se quejaba de Juan de la Cosa diciendo que porque le había traído consigo a estas partes la primera vez y por hombre hábil él le había enseñado el arte del mar y que andaba diciendo que sabía más que él."¹⁰

Pedro Salcedo declara que:

"Este testigo dio un mapamundi e una esfera que el almirante tenía y otras cartas de marear a un Juan Vizcaino para las trasladar."¹¹

Diego de Alvarado declara que:

⁸ Historia de las Indias. Fray Bartolomé de las Casas. Pág. 47.

⁹ Aspectos Náuticos de los cuatro viajes Colombinos. Luis M. Coin Cuenca. Pág. 1-93.

¹⁰ Pleitos Colombinos. Tomo III. Pregunta 9. Pág. 58.

¹¹ Pleitos Colombinos. Tomo III. Pág. 35.

"Oyó decir que el dicho almirante don Cristóbal Colón había reñido con un camarero suyo que se dice Pedro de Salcedo porque había mostrado ciertas cartas de marear a Juan de la Cosa."¹²

De lo expuesto anteriormente se deduce que Juan de la Cosa dispuso de las cartas de navegar de Cristóbal Colón a partir del segundo viaje, año de 1.493, y que sin duda alguna debió copiarlas y tomarlas como base de su famosa carta del año de 1.500 hecha en el Puerto de Santa María, Cádiz. En esta carta de navegar Juan de la Cosa añadiría de su cosecha lo descubierto por los ingleses al Norte de América.

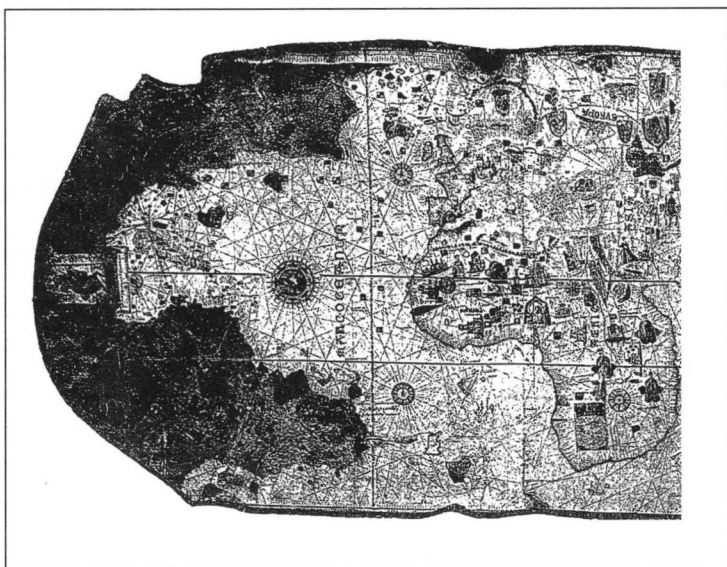


Figura 1 del mapa de Juan de la Cosa del museo naval de Madrid

Tan importante resultaba la carta de navegar que estaba utilizando Cristóbal Colón para saber la realidad del conocimiento de Cristóbal Colón sobre aquellas tierras y que la navegación se estaba realizando de acuerdo con las más estrictas técnicas de navegación de la época que Hernando Colón debió juzgar que para defender mejor sus intereses y los de su familia era mejor ni siquiera men-

¹² Pleitos Colombinos. Tomo III. Pág. 175.

cionarla en su Historia y así lo hizo, escribiendo solamente el avistamiento de tierra por Martín Alonso Pinzón:

"Por fin el martes, 25 de septiembre, a la puesta de sol, razonando el Almirante con Pinzón, que se le había acercado con su nave, Pinzón gritó en alta voz: tierra, tierra señor, que no pierda mi buena mano."¹³

Para que todo lo anterior correspondiese con la verdad de la navegación por estima, en este día se debían de haber alcanzado las 750 leguas de navegación tal y como Cristóbal Colón había certificado que se encontraban las primeras islas de la otra parte del Océano.

Esta es la distancia que Gonzalo Fernández de Oviedo nos da como la más aproximada para la distancia de las islas Canarias hasta las primeras islas Caribes:

"Se navegan desde las islas de Canaria setecientas cincuenta leguas (aunque en algunas cartas de navegar ponen algo más y en otras menos); pero de esta cantidad que he dicho de setecientas y cincuenta leguas, poca puede ser la diferencia."¹⁴

La distancia de 750 leguas navegando una media de 40 leguas por día, podía ser salvada por los navíos de la época de Colón en 19 días. Fray Bartolomé de las Casas, que realizó varios viajes y conocía bien la navegación que se hacía desde las islas Canarias hasta las primeras islas de la otra parte del Océano nos confiesa, contra la anotación de la copia del Diario de Cristóbal Colón que está comentando; que para él el avistamiento de Martín Alonso fue verdadero:

"Estuvieron hasta la noche afirmando todos ser tierra, y yo cierto así lo creo, porque según el camino que siempre trajeron, todas las islas que el Almirante descubrió después, al segundo viaje, le quedaban entonces por aquella banda o parte, hacia el Sudoeste."¹⁵

Como en la anotación de las distancias navegadas en la copia del Diario se correspondía para esta fecha una distancia total navegada de 540 leguas (3.200 kilómetros), resulta muy claro que estas cifras no se podían corresponder con la

¹³ Historia del Almirante. Hernando Colón. Pág. 104.

¹⁴ Los viajes de Colón. Gonzalo Fernández de Oviedo. Madrid. 1944. Cap. IX. Pág. 64.

¹⁵ Historia de las Indias. Fray Bartolomé de las Casas. Tomo I. Cap. XXXVIII. Pág. 135.

afirmación de Martín Alonso de que estaban en aquella zona y el asentimiento de Cristóbal Colón de que así le parecía a él también.

Trasplantando la distancia navegada el día 11 de octubre de la copia del Diario a esta fecha, a donde según nuestra opinión correspondería, la distancia navegada en esta singladura debió de ser 49, 5 leguas (292 kilómetros). La distancia total navegada corregida sería de 761, 5 leguas (4.493 kilómetros). Que si se correspondiera con lo anotado en este crucial fecha. Habiendo navegado más de 750 leguas ya tenían que haber llegado a las primeras islas de la otra parte del Océano. Y precisamente eso fue lo que ocurrió a la puesta de sol de esta misma fecha, confirmando que la carta de navegar era buena y la estima llevaba también:

"Al sol puesto, subió el Martín Alonso en la popa de su navío, y con mucha alegría llamó al Almirante, pidiéndole albricias que veía tierra. Y cuando se lo oyó decir con afirmación el Almirante dice que se echó a dar gracias a Nuestro Señor de rodillas, y el Martín Alonso decía Gloria in excelsis Deo con su gente. Lo mismo hizo la gente del Almirante y los de la Niña."¹⁶

Esta es una prueba concluyente de que todos los marineros, pilotos, capitanes y el propio Cristóbal Colón habían llegado al lugar que estaba marcado en la carta de navegar a donde Cristóbal Colón quería ir, y de que la navegación había sido extraordinariamente buena ya que en el momento adecuado, determinado por una estima de cerca de 4.500 kilómetros atravesando un Océano desconocido por ellos, llegaron a donde tenían náuticamente que llegar después de 20 día de navegación con buen viento de popa.

"Señor: Porque se que habréis placer de la gran victoria que nuestro Señor me ha dado en mi viaje vos escribo esta, por la cual sabréis como en veinte días pasé a las Indias."¹⁷

Cristóbal Colón, en el año 1493, en la vuelta triunfal de su primer viaje a Castilla estaba en el apogeo de su gloria y quería demostrar a sus Reyes y todo el mundo que los que se burlaron y le negaron toda ciencia y todo conocimiento estaban totalmente equivocados. Para ello mandó imprimir esta carta para

¹⁶ Cristóbal Colón. Textos y documentos completos. Obra citada. Pág. 24.

¹⁷ Carta de Colón Anunciando el Descubrimiento del Nuevo Mundo. Madrid 1961. Pág. 3. Reproducción del Texto original español impreso en Barcelona (Pedro Posa, 1493).

anunciar al mundo que todo lo que prometió se había cumplido al pie de la letra. Y en tan corta distancia como 750 leguas que se navegaban en 20 días estaban las Indias que el había certificado y prometido. Esta incontenible revancha contenida en la Carta a Santángelo de Cristóbal Colón iba a poner en apuros grandísimos a los defensores de sus intereses en los Pleitos, pero pensamos que ayudarán muchísimo para conocer la verdadera ruta seguida en su primer viaje a América.

En el segundo viaje de Cristóbal Colón a América, desde la isla de la Gomera hasta la isla Dominica tardó 20 días de navegación:

"Al aparecer el alba vieron tierra al Oeste, a siete leguas de la armada, y era una isla alta y montuosa, a la que puso nombre de Dominica...Dijeron la Salve con otras oraciones, dando gracias a Nuestro Señor porque en veinte días, desde que salieron de la Gomera habían arribado a dicha tierra, la distancia que calculaban ser de 750 a 800 leguas."¹⁸

Estos veinte días son los mismos que declara el doctor Chanca que participó personalmente en el segundo viaje de Cristóbal Colón:

"Partidos del Hierro a trece de Octubre dentro de veinte días tuvimos vista de tierra."¹⁹

En el tercer viaje Cristóbal Colón recaló en una de las islas de Cabo Verde y desde allí se dirigió hacia la tierra firme de América del Sur, pero debido a las grandes calmas ecuatoriales que padeció durante 8 días, cambió el rumbo y llegó a la isla de Trinidad en 28 días, que restándolo los 8 días de calmas son también 20 días de navegación:

"Jueves a 5 de julio, el Almirante salió de la isla de Santiago...Martes, último día de julio del año 1498... Quiso Dios que un marinero de Huelva, llamado Alonso Pérez Nizardo, subido a la gavia vio tierra al Occidente a distancia de 5 leguas de la nave."²⁰

En el cuarto viaje Cristóbal Colón salió de la isla de Gran Canaria y llegó a la de Martinica en 20 días de acuerdo con el Informe Oficial del cuarto viaje del Almirante a las Indias:

¹⁸ Historia del Almirante. Hernando Colón. Pág. 163, 164.

¹⁹ Cartas de particulares a Colón y relaciones coetáneas. Edición de Juan Gil y Consuelo Varela. Pág. 156.

²⁰ Historia de las Indias. Hernando Colón. Pág. 240 y 242.

"Despidiose de vista de estas islas (Hierro) a veinte y seis de este dicho mes (mayo). Miércoles de mañana quince días de junio, tomó tierra de una isla que se dice Matinínó."

Este es un segundo dato de la más trascendental importancia para conocer cual fue la verdadera derrota seguida por Cristóbal Colón en su primer viaje. Si los datos referentes a la estima podían trasplantarse y alterarse en copias destruyendo el original; y haciendo muy difícil demostrar cualquier otra argumentación, con este dato ya no podía hacerse ningún malabarismo. Conociendo la fecha y lugar de salida y conociendo la fecha y lugar de llegada, conociendo la velocidad de las carabelas se podía conocer satisfactoriamente la ruta seguida.

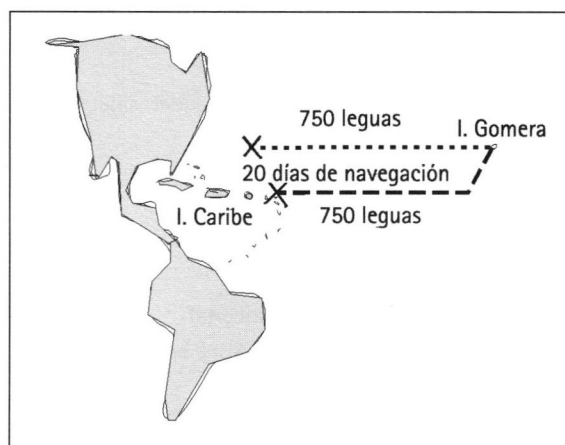


Figura 2 esquematizada de las dos rutas hasta los 20 días de navegación

Y además aparecía otra información que no era de ningún interés para la Corona de Castilla, y era que la derrota seguida entraba en aguas de la soberanía de Portugal, en el momento del descubrimiento. Como este dato tampoco era de ningún interés para la causa colombina era mejor para todos los interesados en los Pleitos Colombinos dejarlo oculto.

Tras 20 días de navegación con buen viento se navegaban más de 750 leguas por parte de los tres navíos colombinos. Como sabemos por las declaraciones de los testigos de los Pleitos colombinos que hasta las 800 leguas tuvieron buen viento de popa, y además la Historia del Almirante, justificaba que Cristóbal

Colón estimaba más distancia navegada que los pilotos de las tres naves, el día 1 de octubre de 1492:

"Porque siempre tuvieron buen viento en popa y habían caminado más."²¹

Con lo que parece, a nuestro entender, bien probado que las calmas y vientos contrarios de los pasados días fueron falsos, y debieron de ser tomados y trasladados de otras fechas a estas para crear confusión y desfigurar la ruta seguida por Cristóbal Colón.

El tercer dato fundamental para el esclarecimiento de la verdadera ruta seguida por Cristóbal Colón en su primer viaje es la anotación correspondiente a este día, en la que afirmaba que el viaje fue escrito por dos caminos uno verdadero (el viaje largo) y otro falso (el viaje corto):

"Por manera que escribió por dos caminos aquel viaje; el menor fue el fingido y el mayor el verdadero."²²



Figura 3 esquematizada de las dos rutas completas

²¹ Historia del Almirante. Hernando Colón. Obra citada. Pág. 106.

²² Cristóbal Colón. Textos y documentos completos. Obra citada. Pág. 25.

LA CARABELA NIÑA DE CADIZ Y LA TRAVESIA DE 1990

Vigésimo día de navegación. El viento nos continuó soplando del Este-Nordeste, después del mediodía roló al Este. La fuerza del viento era de 4 (30 Km./hora) de la escala de Beaufort. Las olas tenían una altura de 3 metros. La mar de fondo del Nordeste había bajado a 2 metros de altura. Por la mañana avistamos un rabijunco y un alcatraz. La corriente era de dirección NorNoroeste con una intensidad de un nudo. La distancia navegada en la presente singladura fue de 283 kilómetros (aprox. 48 leguas). La distancia total navegada fue de 4.725 kilómetros (aprox. 798 leguas).²³

Por nuestra carta de navegar sabíamos que ya estábamos muy cerca de llegar a las primeras islas de la otra parte del Océano Atlántico.

²³ La carabela Niña de Cádiz y el primer viaje de Cristóbal Colón. Obra citada. Pág. 204.

CAPÍTULO XIII

LA PRIMERA ISLA AVISTADA Y DESPUES PERDIDA

El primer avistamiento de tierra a los veinte días de navegación.

A causa de las fuertes corrientes del Noroeste al amanecer del día 26 de septiembre no se avistó de nuevo la isla que Martín Alonso había divisado a la puesta de sol pasada.

EL PRIMER VIAJE DE CRISTOBAL COLON

Miércoles, 26 de septiembre, vigésimo primer día de navegación. Navegaron al rumbo Oeste hasta el mediodía, en que pusieron rumbo Sudoeste hacia donde se había visto la tierra. Como no volvieron a verla de nuevo pusieron rumbo Oeste y continuaron la navegación:

"Navegó su camino al Oeste, hasta después del mediodía, de allí fueron al sudoeste hasta conocer que lo que decían que había sido tierra no lo era."¹

Su destino era la isla Española (Santo Domingo) que estaba 150 leguas más al Oeste,² por el paralelo que iban navegando, por lo que no perdieron tiempo buscando un islote sin más importancia.

El procedimiento de navegación realizado en esta singladura si era correcto. Primero navegar con rumbo Oeste, que era el que debían llevar, y al no avistar la isla de la tarde anterior desviarse al rumbo Sudoeste por si la avistaban de nuevo, al no hacerlo en un tiempo prudencial, se volvió de nuevo al rumbo principal. Lo

¹ Cristóbal Colón. Textos y documentos completos. Pág. 25.

² Los viajes de Colón. Gonzalo Fernández de Oviedo. Pág. 64.

incorrecto, desde un punto de vista estrictamente náutico fue lo realizado según la anotación del día 25 de septiembre, donde tras el avistamiento de la isla por el Sudoeste a la puesta de sol se estuvo navegando toda la noche a ese rumbo con el peligro de embarrancar y naufragar toda la flotilla:

"Mandó el Almirante dejar su camino, que era el Oeste, y que fuesen todos al Sudoeste, adonde había aparecido la tierra."³

Esta orden es una insensatez que los llevaba a todos hacia la embarrancada y la muerte segura en un mar desconocido. Pero en la anotación correspondiente al día de hoy se demuestra claramente que no se dio esa orden por Cristóbal Colón, que tenía fama de ser hombre astuto y de buen ingenio. La manipulación realizada en la fecha pasada tenía por intención demostrar que la isla avistada por Martín Alonso no existió. Así la derrota seguida quedaba secreta. Por la forma tan poco marinera de proceder se demuestra que el manipulador no era técnico en asuntos marítimos, sino solamente en asuntos jurídicos. El procedimiento náutico correcto debió ser el mismo que el que se realizó cuando se avisó por la noche la isla de San Salvador, y en la que todos los navíos se mantuvieron a la capa barloventeando sin avanzar nada hasta el amanecer en que se procedió a reconocer la isla:

"Amainaron todos las velas, y quedaron con el treco, que es la vela grande sin bonetas, y pusieron a la cuerda, temporizando hasta el día"⁴

¿Pero que isla fue la que se avistó por Martín Alonso Pinzón, a los veinte días de navegación, y cuyo avistamiento estaba reconocido por la carta de Cristóbal Colón a Santángelo ya citada ? En nuestra opinión debió de ser una de las islas Antillas menores de Sotavento, que son las que se encuentran más al Norte: Posible y más probablemente la isla Sombrero.⁵

De acuerdo con Alonso de Chaves, Cosmógrafo y Piloto Mayor de la Casa de Contratación de Sevilla, y que en su Manual de Navegación llamado Espejo de Navegantes recogió las características principales de estas islas, nos definió la isla de Sombrero de la siguiente manera:

"Sombrero, isla, por la banda del Norte está en 19 grados escasos.

³ Cristóbal Colon. Textos y documentos completos. Pág. 24.

⁴ Obra anteriormente citada. Pág. 29.

⁵ Mapas del mundo. Roderick Barron. Mapa de Amerique Septentrional. Louis Hennepin. Ámsterdam. 1698.

Está al Este casi de la Anegada, dista 10 leguas.

Está al Nornoroeste de la Anguilla, dista 10 leguas.

Está al Este-Nordeste de las Virgenes, dista 20 leguas.

Esta isla es redonda y pequeña, que bojará 2 leguas, es alta como un sombrero, es limpia de arrecifes, no tiene surgidero ni otra cosa de provecho. Corren aquí las aguas al Nor-Noroeste y al Norte."

De acuerdo con la descripción de ella y con su aspecto, la que se distingue a más distancia es la isla del Sombrero, y como en la Historia del Almirante se describe ligeramente el aspecto de la isla avistada por Martín Alonso el día 25 de septiembre:

"Y le mostró en dirección al Sudoeste un bulto que tenía clara semejanza de isla."⁶

Es por lo que, en nuestra modesta opinión, consideramos que la primera isla avistada de la otra parte del Océano por la expedición colombina debió ser la isla del Sombrero.

Esta isla de Sombrero también figura en un mapa hecho en Ámsterdam en 1.698 por Louis Hennepin.

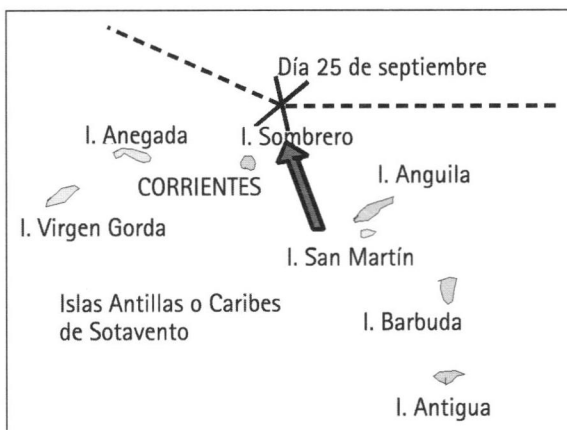


Figura 2 esquematizada del primer avistamiento.

⁶ Historia del Almirante. Hernando Colón. Pág. 104.

El segundo avistamiento de tierra a los 26 días de navegación.

EL PRIMER VIAJE DE CRISTÓBAL COLÓN

El jueves, día 27 de septiembre, vigésimo segundo día de navegación, recorrieron 24 leguas (142 kilómetros) y vieron muchos peces dorados y un rabo de junco. El viernes, 28 de septiembre, vigésimo tercer día de navegación, recorrieron 14 leguas (83 kilómetros), porque tuvieron calmas de viento. Pescaron muchos peces dorados. Ahora la mar debía aparecer en calma porque estaban navegando al socaire o resguardo de las islas Caribes de Sotavento y les paraban la olas del mar.¹ Estos datos si se corresponden náuticamente con la realidad de la navegación por la zona que realmente iban navegando: las proximidades de las islas Antillas Menores.

LA CARABELA NIÑA DE CADIZ Y LA TRAVESÍA DE 1990

Vigésimo segundo día de navegación. El viento nos cambió del Este al Este-Sudeste con intensidad de fuerza 3 (15 Km./hora) de la escala de Beaufort. Al amanecer avistamos una pareja de rabijuncos. Más tarde se avistó un rabihorcado hostigando a otro rabijunco. Poco antes de la puesta de sol vimos grandes bandadas de rabihorcados² y pardelas y de otras aves marinas volando en la lejanía.

¹ Cristóbal Colón. Textos y documentos completos. Pág. 25.

² Guía de campo de las aves marinas. Gerald Tuck, Herman Heinzel. Pág.103.

El rabihorcado (Fregata Magnificesns). Orden de Pelecaniformes, familia de Fregatides. Tiene un tamaño de 100 cm. Es de color negro. En el Océano Atlántico habita en las islas del Caribe y las de Cabo Verde.

A Sol puesto pasamos intensos chubascos de lluvia. A 22.25, hora legal, nos encontrabamos al Norte verdadero y a 15 kilómetros de la isla Barbuda. No la pudimos divisar a causa de la mala visibilidad. La distancia total navegada fue de 5.267 kilómetros (890 leguas).

Vigésimo tercer día de navegación. A la salida del sol, El alumno de Náutica de la Universidad de Cádiz llamado Alfredo Martínez Vadillo, desde la popa de la carabela, vio tierra hacia el Sudoeste a 18,5 kilómetros (3,2 leguas) de distancia, y ganó el premio de 100.000 pesetas para la primera persona de la carabela que viera la tierra de la otra parte del Océano. El viento era del Este-Sudeste de fuerza 4,5 (35 Km./hora) de la escala de Beaufort. La isla avistada fue la de San Bartolomé. Después nos dirigimos a la isla de San Martín, donde fondeamos a las 1100 horas. La velocidad media del viaje fue de 5,5 nudos (10,2 kilómetros por hora). descontando el primer día de calmas la velocidad media fue de 5,8 nudos (10,7 kilómetros por hora).³

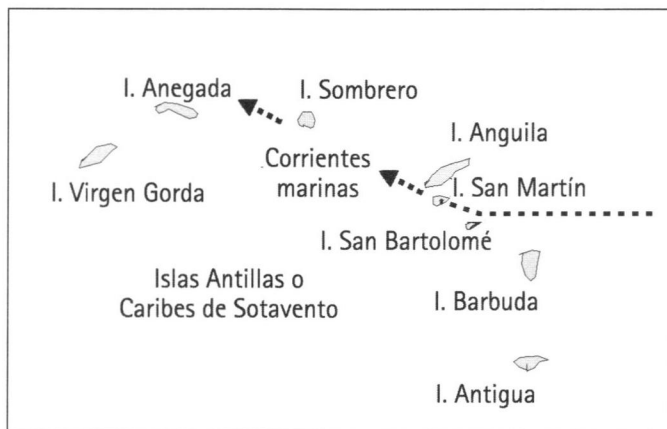


Figura 1 esquematizada del primer avistamiento de la "Niña" de Cádiz

³ La carabela Niña de Cádiz y el primer viaje de Colón. Pág. 215.

Alonso de Chaves nos daba la siguiente información sobre la isla de San Bartolomé:

"San Bartolomé, isla, por la banda del Norte está en 17 1/2 grados. Esta isla tiene tales señas que es una isla casi redonda, y su mayor longura será de Noroeste-Sudeste obra de 8 leguas y de través 6 leguas. Corren las aguas al Nor-Noroeste.⁴

EL PRIMER VIAJE DE CRISTÓBAL COLÓN

El sábado, 29 de septiembre, vigésimo cuarto día de navegación, recorrieron 24 leguas 142 kilómetros. Los aires eran muy suaves y la mar seguía llana, sin olas. Vieron un rabihorcado por la mañana y otro por la tarde, del mismo tipo de los que hay muchos en las islas de Cabo Verde, y muchos alcatraces. Vieron muchas algas sargazos.

LA CARABELA NIÑA DE CÁDIZ Y LA TRAVESÍA DE 1990

Vigésimo cuarto día de navegación. Como nuestro presupuesto solamente cubría los gastos del viaje hasta el puerto de Santo Domingo, desde la bahía Grande al Sur de San Martín, donde estuvimos fondeados aprovisionándonos, pusimos por la tarde rumbo a ese puerto. El viento soplabá del Nordeste y con fuerza 4 (30 Km./hora) de la escala de Beaufort. Las olas tenían una altura de 2 metros. Durante toda la tarde numerosas aves marinas sobrevolaron la carabela. Navegamos hasta el final de la singladura 66,6 kilómetros (aprox. 11 leguas)⁵. Poco antes de la puesta de sol avistamos la isla de Saba, que en el segundo viaje también avistó Cristóbal Colón, según refieren muchos de los participantes en ese viaje. Uno de ellos, Miguel de Cuneo, nos explicaba que antes de llegar a Santo Domingo Cristóbal Colón les dijo lo siguiente:

"Señores míos, os quiero conducir a un lugar de donde partió uno de los tres magos que vinieron a adorar a Cristo, lugar que se llama Saba."

⁴ Espejo de Navegantes. Alonso de Chaves. Pág. 281.

⁵ La carabela Niña de Cádiz y el primer viaje de Colón. Pág. 217.

Cuando llegaron a la isla y preguntaron el nombre de la misma a unos indígenas, estos respondieron que se llamaba Sobo. Cristóbal Colón les aclaró que era la isla de Saba pero que esos indígenas no sabían pronunciar bien el nombre.⁶

EL PRIMER VIAJE DE CRISTÓBAL COLÓN

El domingo, día 30 de septiembre, vigésimo quinto día, navegaron 14 leguas (83 kilómetros). Vieron cuatro rabos de junco y ocho alcatraces, lo que era señal cierta de que estaban muy cerca de tierra.

LA CARABELA NIÑA DE CÁDIZ Y LA TRAVESÍA DE 1990

Vigésimo quinto día de navegación. Durante la noche tuvimos viento del Nordeste con fuerza variable de 4 a 5 (35 Km./hora) de la escala de Beaufort. Por el día el viento bajo de intensidad a fuerza 3 (15 Km./hora). Las olas de viento tenían una altura de 3 metros. En algunas zonas observamos olas de mar tendida del Norte de 3 a 4 metros de altura que pasaban por entre las islas Vírgenes. Frente a la isla de Santa Cruz, que nos quedaba al Sur, pasamos fuertes chubascos de agua y de viento que nos hicieron de arriar la boneta y dejar solamente el trece de la vela mayor. Entre los chubascos divisamos la isla de Santo Tomás al Norte. Poco antes de ponerse el sol avistamos la isla de Puerto Rico al Noroeste. Todo el día estuvimos observando muchas aves marinas. Navegamos 236,8 kilómetros (40 leguas) hasta el final de la singladura.⁷

EL PRIMER VIAJE DE CRISTÓBAL COLÓN

Los días 27, 28, 29 y 30 de septiembre navegaron poca distancia en cada singladura, tuvieron buen viento y muy poca mar, se avistaron muchos peces, rabi-juncos, alcatraces y rabi-horcados. Lo que nos demuestra sin ninguna duda que estaban navegando en las proximidades de las islas de sotavento de los Caribes.

⁶ Cartas de particulares y relaciones coetáneas. Obra citada. Pág. 260.

⁷ La carabela Niña de Cádiz y el primer viaje de Colón. Pág. 220.

Y que además iban amainando velas al anochecer como había ordenado Cristóbal Colón en las instrucciones de navegación al pasar las 700 leguas, y sabemos por Gonzalo Fernández de Oviedo que iban haciendo:

“Con la sonda siempre en la mano, y apocando las velas de noche, y en recelo como lo suelen hacer los que son prudentes y sabios pilotos, cuando descubren y van por mares que no se saben ni han navegado.”⁸

LA CARABELA NIÑA DE CÁDIZ Y LA TRAVESIA DE 1990.

Vigésimo sexto día de navegación. El viento nos soplo primero del Nordeste, después del Este y por la tarde pasó a Sudeste con una fuerza de 3 (15 Km./hora) de la escala de Beaufort. La altura de olas era de 1 metro. Durante todo el día tuvimos fuertes chubascos de agua. Pasamos al Sur de la isla de Puerto Rico. Vimos muchas aves marinas durante todo el día. Poco antes de la puesta del Sol avistamos la isla de Santo Domingo. Hasta el final de la singladura navegamos 229,4 kilómetros (38,7 leguas).

Vigésimo séptimo día de navegación. El viento soplabla del Sudeste al principio de la singladura, después roló al Este y bajo de intensidad de 3 a fuerza 2 (10 Km./hora) de la escala de Beaufort. Las olas eran de medio metro de altura. Al mediodía fondeamos en la isla de Saona, cerca de Catuano, y bajamos a tierra para repetir el ritual de toma de posesión, igual que en tiempos de Colón, con banderas, cruz y horca, como símbolos de soberanía, cristianismo y justicia respectivamente.

Mientras que a Cristóbal Colón las corrientes marinas lo iban llevando hacia el Noroeste, alejándolo de su destino, nosotros con la carabela Niña de Cádiz y con las corrientes bien conocidas nos dirigimos directamente a Santo Domingo, donde terminó nuestra expedición con el objetivo cumplido, en nuestra opinión, de demostrar los rumbos que realizó Cristóbal Colón en su primera travesía del Océano Atlántico, y también demostrar que nuestra carabela podía haber navegado en igualdad de condiciones con las dos carabelas de Cristóbal Colón.

⁸ Los viajes de Colón. Gonzalo Fernández de Oviedo. Pág. 43.

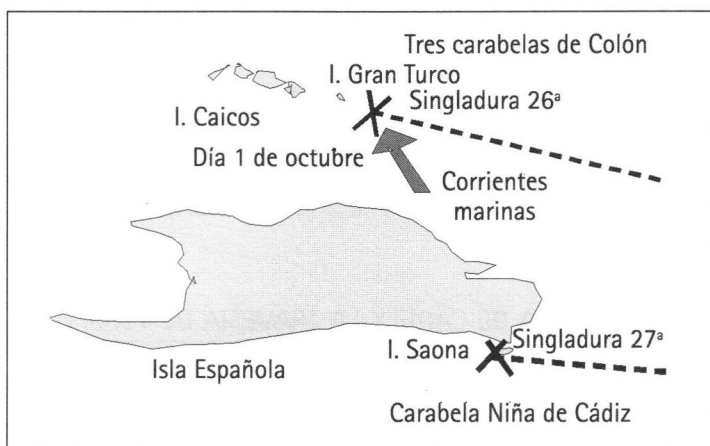


Figura 2 esquematizada del segundo avistamiento

El día 1 de octubre, vigésimo sexto día de navegación, anduvieron 25 leguas (147,5 kilómetros) y tuvieron un gran chubasco de agua. De acuerdo con la navegación de la estima corregida de la copia del Diario, en la presente singladura se encontraban navegando junto a las islas Caicos, que es, en nuestra opinión donde se encontraron con la gran cantidad de aves marinas anotadas en la fecha del día 18 de septiembre, y se produjo el segundo avistamiento de tierra por parte de Martín Alonso Pinzón:

"Este día Martín Alonso con la Pinta, que era gran velera, no esperó, porque dijo al Almirante que desde su carabela había visto gran multitud de aves ir hacia el Poniente. Apareció a la parte del Norte una gran cerrazón que es señal cierta de estar sobre la tierra."⁹

Alonso de Chaves nos da la siguiente descripción de las islas y arrecifes de los Caicos:

"Caicos, islas y arrecifes de los Lucayos, el sur de ellos está en 21 3/4 grados. En estos bajos, al oeste de ellos, está la isla de Caicos, y al Norte de ellos está otras dos isletas. Estos bajos todos juntos tendrán de Este a Oeste 16 leguas (94 kilómetros), y de norte a sur tendrán 10 leguas (59

⁹ Cristóbal Colón. Textos y documentos completos. Pág. 22.

kilómetros) son asimismo muy peligrosas. Corren aquí las aguas al Nor-Nordeste."¹⁰

Este segundo avistamiento de tierra por parte de Martín Alonso es confirmado por la Historia del Almirante de Hernando Colón, también cambiado de fecha, pero que se refiere claramente a esta fecha presente por todo lo expuesto anteriormente:

"Cuya tierra le pareció ver hacia el Norte, a distancia de quince leguas (88,5 kilómetros), en el mismo día al ponerse el sol, cubierta de gran oscuridad y nubarrones."¹¹

Pero Cristóbal Colón no lo autorizó para efectuar un reconocimiento de la misma, considerando acertadamente que no era la isla que iban buscando. La distancia total navegada anotada en esta fecha de 1 de octubre está trasplantada de otra fecha anterior, con el objetivo anunciado de desfigurar la ruta seguida e imposibilitar la estima.

El Rumbo de aguja que llevaba la flotilla era el rumbo Oeste, pero como la corriente era Nornoroeste, le rumbo efectivo que realmente estaba llevando era el Noroeste. Y además como durante la noche arriaban las velas la deriva por la corriente era mayor y los llevaba más al Norte. En nuestra opinión la segunda isla avistada por Martín Alonso fue la isla de Gran Turco. La corriente que en esta zona es muy fuerte con dirección Norte, con la flotilla parada durante la noche, los alejó de la misma y al amanecer ya estaban muy al Norte y lejos de la misma. La gran distancia del avistamiento (88,5 kilómetros) que refiere la Historia del Almirante es otra cifra exagerada que tiene por objetivo desacreditar el segundo avistamiento de Martín Alonso.

¹⁰ Espejo de Navegantes. Alonso de Chaves. Pág. 315.

¹¹ Historia del Almirante. Hernando Colón. Pág. 100.

CAPÍTULO XV
CRISTOBAL COLÓN PIERDE
EL MANDO DE LA EXPEDICIÓN

Tercer avistamiento de tierra a los 32 días de navegación. La carta náutica de Colón parece ser falsa.

Al no encontrar la isla de Santo Domingo en el paralelo de los 19 grados que iban recorriendo, después de navegar la distancia que estimaba, de acuerdo con su carta de navegación, Cristóbal Colón decidió continuar navegando con rumbo Oeste hasta dar en la tierra firme del Poniente que él tenía situada en su carta de navegar.

PRIMER VIAJE DE CRISTÓBAL COLÓN

Martes, 2 de octubre, vigésimo séptimo día de navegación. En esta singladura se encontraron la mar llana y en calma como correspondería a la navegación a sotavento de las islas de los Lucayos. También divisaron una ave blanca que parecía una gaviota. Además, vieron muchos peces y pescaron uno. La distancia navegada en esta fecha que aparece anotada en la copia del Diario es de 39 leguas (aprox. 231 kilómetros).¹ En nuestra opinión esta distancia no se podía navegar con mar en calma y entre islotes y arrecifes en los que había que detener la marcha durante la noche. Por consiguiente la distancia navegada para esta singladura consideramos que correspondería a la anotada en la copia del Diario para el día 19, que fueron 25 leguas (148 kilómetros). Así como los datos de aves marinas y señales de tierra.²

¹ Cristóbal Colón. Textos y documentos completos. Pág. 26.

² Obra citada anteriormente. Pág. 22.

Miércoles, 3 de octubre, vigésimo octavo día de navegación. En el día de hoy se cumplía el plazo de los ocho días que Cristóbal Colón había anunciado para encontrar tierra el pasado día 24 de octubre, después de que Martín Alonso Pinzón convenciera a los vizcaínos de la nao Santa María de continuar navegando. En esta fecha aparece anotado en la copia del Diario claramente que se encontraban navegando entre islas y arrecifes pero que estas no eran su destino, sino la tierra firme:

"Estos días que vía tantas señales de tierra, aunque tenía noticia de ciertas islas en aquella comarca, por no se detener, pues su fin era pasar a las Indias, y si se detuviera, dice él, que no fuera buen seso."³

Nosotros consideramos que la anotación correspondiente a las calmas y distancias navegadas el pasado día 20 de septiembre corresponderían a esta fecha. Y por tanto, navegaron 8 leguas (aprox.47,5 kilómetros). En esta singladura vieron los alcatraces, los pajaritos de tierra y el pájaro de río, etc...⁴

La propia copia del Diario da una justificación de que Cristóbal Colón no se quiso detener para buscar las islas, porque él ahora buscaba la tierra firme. Sin embargo la Historia del Almirante nos informaba de un segundo intento de amotinamiento de los tripulantes de la nao Santa María:

"le parecía perder la autoridad y el crédito de su viaje, andando a tientas de un lugar a otro buscando aquello que siempre afirmó saberlo muy ciertamente, y esto fue la causa de amotinarse la gente."⁵

Lo que los pilotos y tripulantes querían, parece ser, era encontrar la isla de Santo Domingo que estaba dibujada en la carta de navegar de Colón, y que de acuerdo con su navegación de estima ya habían pasado de largo. Cristóbal Colón no accedía a esa petición de búsqueda porque consideraba que era perder su autoridad si comenzaba a tantear para buscar algo que siempre había certificado que sabía con toda seguridad donde se encontraba. Además debía de argumentar que la tierra firme del Poniente se encontraba a 1100 leguas, y ya habían navegado de acuerdo con los pilotos más de mil leguas⁶ y que la tierra firme estaba muy cerca y no tenía pérdida. Pero los pilotos y marineros pensaban que

³ Obra citada anteriormente. Pág. 26.

⁴ Obra citada anteriormente. Pág. 22.

⁵ La Historia del Almirante. Hernando Colón. Pág. 107.

⁶ La carabela Niña de Cádiz y el primer viaje de Colón. Pág. 228.

Cristóbal Colón los llevaba engañados, y lo mismo que no habían encontrado la isla de Santo Domingo tampoco iban a encontrar la tierra firme. Andrés Bernáldez, cronista de los Reyes Católicos y conocedor de los hechos por boca del propio Cristóbal Colón nos informó que:

"Viendo que habían andado más de mil leguas y no descubrían la tierra, las opiniones de los marineros eran muchas, que ellos decían que ya no era razón de andar más, que iban sin remedio perdidos, y que sería maravilla acertar a volver, y de esta opinión eran los más, y Colón y los capitanes con dulces palabras los convencieron de que anduvieren más."⁷

De acuerdo con esta información y con la buena lógica de esta navegación fueron los hermanos Pinzones los que de nuevo convencieron a todos los tripulantes a continuar la navegación, por el gran prestigio y confianza que tenían en ellos todas las tripulaciones. Los hermanos Pinzones debieron de argumentar que puesto que faltaban solo 100 leguas para llegar a la tierra firme de acuerdo con los conocimientos de Colón era mejor navegar esa pequeña distancia y comprobar definitivamente si aparecía la tierra firme o no, antes de tomar otra resolución de mayor gravedad.

Jueves, 4 de octubre, vigésimo noveno día de navegación. La anotación de la distancia navegada en la copia del diario para esta fecha es de 63 leguas,⁸ que tampoco corresponde con una navegación segura, con buen seso, cerca de islas y arrecifes a toda velocidad día y noche. Nosotros consideramos que esta cifra está cambiada junto con otros datos de proximidad de tierra de la fecha 21 de septiembre:

"Aquel día fue todo lo más calma, y después algún viento. andarían entre día y noche 13 leguas (77 kilómetros). La mar llana como un río. Vieron una ballena, que es señal que estaban cerca de tierra."⁹

Viernes, 5 de octubre, trigésimo día de navegación. Para esta fecha la copia del Diario nos dice que la mar estaba bonanza y llana,¹⁰ luego era imposible que navegaran 57 leguas (aprox. 337,5 kilómetros). Nosotros consideramos que la anotación de la copia del Diario correspondiente al día 22 de septiembre en cuanto a distancias y vientos es la que correspondería a esta presente fecha. Por

⁷ Memoria del reinado de los Reyes Católicos. Andrés Bernáldez. Pág. 271.

⁸ Cristóbal Colón. Textos y documentos completos. Pág. 26.

⁹ Obra citada anteriormente. Pág. 23.

¹⁰ Cristóbal Colón. Textos y documentos completos. Pág. 27.

lo que en esta singladura navegarían XXX leguas (aprox.177,5 kilómetros), con vientos contrarios a los que habían tenido hasta ese momento:

“Dice aquí el Almirante: mucho me fue necesario este viento contrario, porque mi gente andaban muy estimulados, que pensaban que no ventaban en estos mares vientos para volver a España.”¹¹

Sábado, 6 de octubre, trigésimo primer día de navegación. En nuestra opinión, a esta fecha correspondería la anotación de distancias navegadas y avistamiento de pájaros de tierra y río que aparecía anotada en la copia del Diario en el día 23 de septiembre:

“Andaría hasta XXII leguas. Vieron una tórtola y un alcatraz y otro pajaro de río y otras aves blancas. La mar mansa y llana.”¹²

En esta singladura se habían alcanzado las 1.100 leguas en la estima de los pilotos.¹³ Como la tierra firme prometida por Cristóbal Colón no aparecía por ninguna parte, Martín Alonso propuso un cambio de rumbo y navegar al Sudoeste, que era por donde aparecía y se iban las numerosas aves marinas y terrestres que se avistaban durante todo el día. Pero Cristóbal Colón se opuso a esta propuesta de Martín Alonso, lógicamente porque significaba perder su autoridad y reconocer que iba a ciegas y que su carta de navegar no era cierta.

“Esta noche dijo Martín Alonso que sería bien navegar a la cuarta del Oeste a la parte del Sudoeste, y al Almirante pareció que no... Que era mejor una vez ir a la tierra firme y luego a las islas.”¹⁴

Pero al no haberse encontrado la isla de Santo Domingo (Cibao) y ahora tampoco la tierra firme a la distancia y rumbo seguidos, parecía demostrar sin ninguna duda a los pilotos y marineros de la flotilla que la carta de navegar de Colón era falsa. Los hechos probados por la navegación realizada eran incontestables. El propio Gonzalo Fernández de Oviedo, amigo de Vicente Yañez Pinzón nos confirmaba que:

“Porque ninguno había entre ellos que pensase que en aquel paralelo y camino que hacían, se había de hallar tierra alguna.”¹⁵

¹¹ Obra citada anteriormente. Pág. 23.

¹² Obra citada anteriormente. Pág. 23, 24.

¹³ La carabela Niña de Cádiz y el primer viaje de Colón. Pág. 237.

¹⁴ Cristóbal Colón. textos y documentos completos. Pág. 27.

¹⁵ Los viajes de Colón. Gonzalo Fernández de Oviedo. Pág. 34.

A pesar de esta certeza, Martín Alonso Pinzón obedeció a Cristóbal Colón y continuó navegando ya sin fe en Colón al rumbo Oeste que le marcaba la nao Santa María. Pero no por mucho tiempo.

Domingo, 7 de octubre, trigésimo segundo día de navegación. La distancia y demás datos anotados a esta fecha si corresponde en buena lógica náutica y meteorológica - oceanográfica a esta misma fecha. Navegaron 28 leguas (aprox. 166 kilómetros) Al salir el sol se produjo el tercer avistamiento de tierra. Esta vez por los tripulantes de la carabela Niña. Pero al disparar el cañonazo de aviso y parar para esperar a los otros navíos se produjo una pérdida de visibilidad al elevarse el sol y producir una evaporación más intensa del agua de mar, y como además las corrientes en esta zona eran muy fuertes hacia el Nordeste, alejan a la flotilla de la misma de manera que cuando se reagruparon los navíos ya no pudieron avistar ninguna isla. De acuerdo con la estima seguida hasta la presente fecha se encontraban, en nuestra opinión, en las proximidades de la isla de Mayaguana:

Alonso de Chaves nos da la siguiente información al respecto de esta isla:

Maiguana, isla de los Lucayos, al norte está en 23 1/2 grados. Está al Nornoroeste de Caicos, dista de él 15 leguas (88,5 kilómetros). Esta isla es casi triangular. Corren aquí las aguas al Nordeste."¹⁶

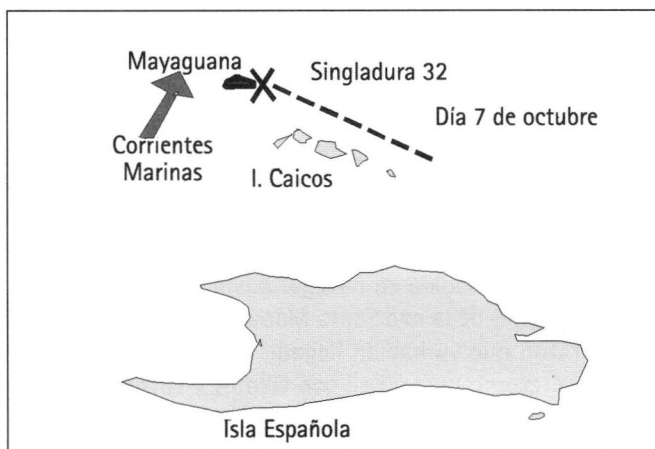


Figura 1 esquematizada del tercer avistamiento de Colón.

¹⁶ Espejo de Navegantes. Alonso de Chaves. Pág. 316.

Como al atardecer no se volvió a ver ninguna isla, la copia del Diario en anotación correspondiente a esta fecha nos informaba que Cristóbal Colón ordenó cambiar el rumbo del Oeste que llevaban al Oeste-Sudoeste. Esta anotación no resulta lógica con la navegación que se estaba realizando ni coherente con la conducta y carácter de Cristóbal Colón. Si el día de ayer fue Martín Alonso el que pidió cambiar de rumbo y navegar al Sudoeste, y Colón se negó porque era perder la autoridad y el crédito del viaje, no tiene ningún sentido que al día siguiente ordene cambiar de rumbo perdiendo el crédito y la autoridad. Porque eso fue lo que, en nuestra opinión debió suceder en la realidad. En esta fecha Cristóbal Colón perdió la autoridad y mando de la expedición que tomó Martín Alonso. Este suceso aparece reflejado en las declaraciones de muchos testigos de los Pleitos colombinos. Francisco Medel, vecino y Regidor de Huelva declaró a la IX pregunta del interrogatorio que:

"Que el dicho Martín Alonso procuró de pasar adelante... y que de que el dicho Colón había visto que tenía mal remedio se fue por la vía que el dicho Martín Alonso había ido."¹⁷

Diego Rodríguez Colmenero, testigo vecino de la villa de Palos, declara a la VII pregunta del interrogatorio que:

"El dicho Almirante paró y el dicho Martín Alonso continuó su navegación y el dicho almirante siguió en pos de él y amonestando y animando el dicho Martín Alonso a todos hizo navegar... e hizo mudar la derrota, de cuya causa se hallaron las Indias."¹⁸

Estas declaraciones nos inducen a pensar que en este día 7 de octubre se produjo el tercer intento de los tripulantes de la nao Santa María de terminar el viaje y regresar para Castilla. Porque todas las declaraciones coinciden en que Cristóbal Colón paró de navegar. Y realmente quien paró no debió ser él, pues su voluntad siempre estuvo decidida en navegar hasta descubrir, sino que debieron ser otra vez los tripulantes de la nao Santa María. Estos tripulantes podrían argumentar con toda razón que ya habían llegado al límite de sus posibilidades de supervivencia en un retorno muy difícil con vientos y corrientes contrarios. Pero de nuevo Martín Alonso salvó la expedición de Cristóbal Colón, como lo prueba de forma clara la declaración del testigo Francisco Medel, regidos de Huelva, que declara a la pregunta XIV del Interrogatorio:

¹⁷ Pleitos colombinos. Obra citada. Tomo VIII. Pág. 325.

¹⁸ Obra anteriormente citada. Tomo VIII. Pág. 254.

"Al tiempo que vino la armada de hacer el dicho viaje y primero descubrimiento, los que venían en los navíos todos decían y publicaban que habiendo andado muchas leguas por la mar que del navío en que había ido el dicho Colón habían tirado un tiro y que el dicho Martín Alonso Pinzón iba con su navío adelante y aguardó.. y que el dicho Colón le dijo Martín Alonso esta gente que va en este navío van murmurando y tiene gana de volverse... Y que el dicho Martín Alonso Pinzón había dicho entonces al dicho Colón señor acuérdesse vuestra señoría que en casa de Pedro Vázquez de la Frontera os prometí por la corona real que yo ni ninguno de mis parientes no habíamos de volver a Palos hasta descubrir tierra en tanto que la gente fuese sana y hubiese mantenimientos, pues ahora que nos falta la gente va sana y los navíos nuevos y llevamos hartos mantenimientos porque nos habemos de volver, quien se quisiese volver vuélvase que yo adelante quiero pasar."¹⁹

En este momento La carabela Pinta debió continuar viaje, al nuevo rumbo Sudoeste, y le debió seguir la carabela Niña. La nao Santa María, seguramente por no quedarse sola y en el grandísimo peligro de volver con vientos y corrientes contrarios, debió de seguir al rumbo que marcaba ahora Martín Alonso Pinzón que desde este mismo momento tomaría el mando efectivo de la expedición. Para Cristóbal Colón no era una situación muy boyante, pero siempre era mejor para él continuar adelante con la posibilidad de descubrir y demostrar su verdad que volverse de vacío con un enorme fracaso. El nuevo rumbo que tomó la flotilla colombina debió de ser el Sudoeste, que es el que indica el sentido común y la Historia del Almirante:

"El Almirante dejó de seguir la vía del Oeste, hacia donde iba, y caminó con rumbo Sudoeste".²⁰

En la copia del Diario, con la clara intención de disimular este cambio de rumbo contrario a toda la planificación colombina, y demostrativo de que algo importante iba mal en el desarrollo del viaje, se trata por todos los medios de reducir la importancia del cambio de rumbo anotando que solamente se cambió del rumbo Oeste al Oeste-sudoeste, y esto solamente con la intención de navegarlo durante dos días.

¹⁹ Pleitos colombinos. Obra citada. Tomo VIII. Pág. 341.

²⁰ Historia del Almirante. Hernando Colón. Pág. 108.

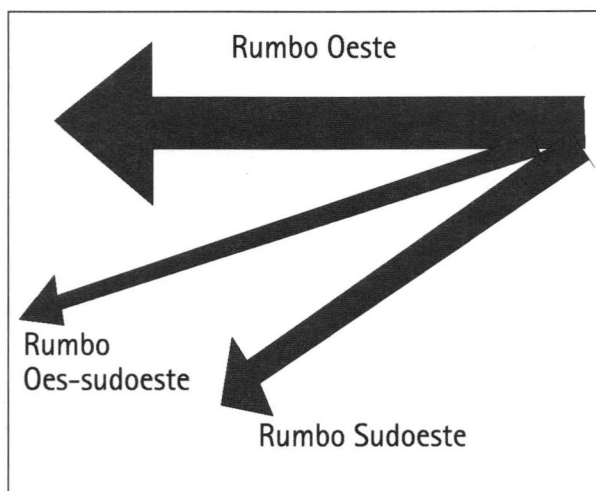


Figura 2 de cambio de rumbo

CAPÍTULO XVI

EL PLAZO DE LOS TRES DÍAS

Justificación de la veracidad de la carta de navegar de Colón.

Lunes, 8 de octubre, trigésimo tercer día de navegación. Esta singladura navegaron 12 leguas (71 kilómetros) entre día y noche, y en buena lógica tuvieron la mar como un plato. Además observaron como corresponde a la navegación entre las islas Lucayas en época de migraciones muchos pajaritos de campo y de otros tipos.¹ Bartolomé de las Casas nos confirmaba que en esta singladura tuvieron poco viento, por lo que navegaron muy poca distancia. Y también nos dijo como iban siguiendo en su navegación la dirección de vuelo de los pájaros hacia el Sudoeste.² El propio Las Casas nos confirmaba indirectamente la perdida de la autoridad y mando de la expedición por parte de Cristóbal Colón, porque afirmaba que el cambio de rumbo fue debido a una imposición de los capitanes andaluces:

"Porque consideraba que no se apartaba mucho del Oeste, que era su principal intento, por el cual si siempre siguiera, y la impaciencia castellana no lo impidiera... fuera divino milagro si a Castilla jamás volviera."³

Martes, 9 de octubre, trigésimo cuarto día de navegación. Navegó 31,5 leguas (186,5 kilómetros). Durante toda la noche oyeron pasar pájaros migratorios que cruzaban desde América del Norte a la del Sur por la ruta de las islas Lucayas, y Antillas Menores.

Miércoles, 10 de octubre, trigésimo quinto día de navegación. En este día todos los tripulantes de todos los navíos, incluidos los hermanos Pinzones, coincidieron en que era inútil seguir navegando más porque la tierra que prometió

¹ Cristóbal Colón. Textos y documentos completos. Pág. 28.

² Historia de las Indias. Bartolomé de las Casas. Tomo I. Pág. 138.

³ Obra anteriormente citada. Tomo I. Pág. 138.

Colón no existía. Que ya habían tentado a la suerte demasiado y que era urgente volver para Castilla a la que con mucha dificultad podrían llegar a salvo todos. La propia copia del Diario hace una leve mención a los sucesos de este día:

"Aquí la gente ya no lo podía sufrir, quejávase del largo viaje."⁴

Gonzalo Fernández de Oviedo, amigo de Vicente Yañez Pinzón, explicaba magistralmente, a nuestro entender, los sucesos de este día:

"De forma que desvergonzadamente e público le dijeron que los había engañado y los llevaba perdidos; y que el Rey y la Reina habían hecho mal y usado con ellos de mucha crueldad, en fiar de un hombre extranjero que no sabía lo que se decía. Determinados los tres capitanes, y cuantos marineros allí iban de dar vuelta, y aún consultando entre sí de echar a Colón en la mar... como él era sabio y sintió la murmuración comenzó a confortarlos con muchas palabras y en conclusión les dijo que dentro de tres días hallarían la tierra que buscaban... Y los tres hermanos capitanes pilotos que he dicho acordaron hacer lo que les mandaba, y de navegar aquellos tres días y no más, con determinación y acuerdo que en fin de ellos darían la vuelta a España, si tierra no viesan. Y dijeron a Colón que aquellos tres días que el tomaba de término y les asignaba le seguirían, pero no ni una hora más, porque creían que ninguna cosa de cuantas les decía había de ser cierta."⁵

Es en esta trágica situación para Cristóbal Colón, en la que de acuerdo con las costumbres y usos del mar de esa época; un marino que con engaños pusiera en peligro de muerte a otros pagaría con su propia vida todos los daños que ocasionara.

Alonso de Chaves, Piloto Mayor de la Casa de Contratación de Sevilla explicaba claramente las costumbres de la mar de la época:

"(El Piloto) Debe tener mucha noticia y conocimiento de las señas de todas tierras, puertos, ríos, y cabos y islas... so pena de que por su persona y bienes pagará todo el daño y pérdida que se hiciere por haber hecho engaño queriendo navegar en parte que no sabía."⁶

⁴ Cristóbal Colón. Textos y Documentos completos. Pág. 28.

⁵ Los viajes de Colón. Gonzalo Fernández de Oviedo. Pág. 32.

⁶ Espejo de Navegantes. Alonso de Chaves. Pág. 233.

Que Cristóbal Colón estuvo en verdadero peligro de muerte lo confirmaba Bartolomé de las Casas, ya que en su Historia refiere que:

"Aquí creo yo que puso Dios su mano, para que no hiciesen algún desatino de los que muchas veces habían imaginado."⁷

Y también nos informaba Las Casas que por boca del propio Cristóbal Colón, en parte o toda, los tripulantes del primer viaje conocieron la historia del primer piloto descubridor:

"Los que de aquellos tiempos somos venidos a los principios era común, como dije tratarlo y platicarlo como por cosa cierta. Lo cual creo que se derivaría de alguno o de algunos que lo supiese, o por ventura quien de boca del mismo Almirante o en todo o en parte por alguna palabra se lo oyese."⁸

Cuando en el siglo XV una carabela o nao se encontraba con una tempestad en alta mar, de fuertes vientos y altas olas, la única forma de navegar para poder librarla y no naufragar era reduciendo velas y poniéndose a correr el temporal, recibiendo el viento y las olas por la popa.⁹

"Crecía mucho la mar y el viento; y viendo el peligro grande, comenzó a correr a popa donde el viento lo llevase, porque no había otro remedio."

Una carabela que estuviera navegando por la parte Oeste de las islas de Cabo Verde, a la ida o a la vuelta de la Guinea, y se encontrase con un ciclón tropical, que como sabemos se desplazan del Este hacia el Oeste, no tendría otro remedio que correr el temporal dirigiéndose involuntariamente hacia las islas Pequeñas Antillas.

Al encontrarse en las proximidades del Huracán, la carabela en su maniobra de correr el temporal podía ser capturada, transportada y si no podía escapar del ciclón tropical hundida. Estas tres fases se desarrollarían de la siguiente manera:

⁷ Historia de las Indias. Fray Bartolomé de las Casas. Tomo I. Pág. 138.

⁸ Historia de las Indias. Obra citada anteriormente. Tomo I. Pág. 50.

⁹ Colección de los viajes que hicieron por mar los españoles. Obra citada. Diario primer viaje. Pág. 150.

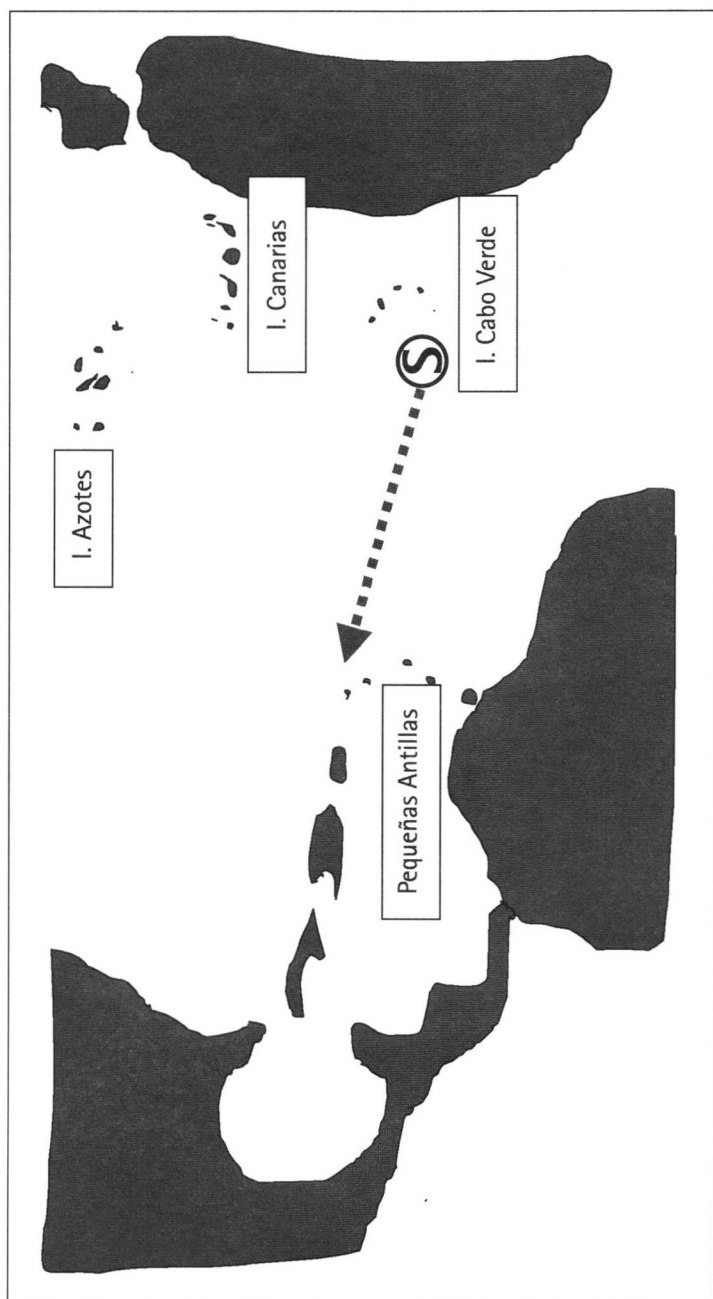


Figura 1 esquematizada de trayectoria de huracanes

Fase 1ª: Captura de la carabela. La carabela, fuera cual fuese su rumbo inicial, al encontrarse en las proximidades del ciclón tropical experimentaría unos vientos de unos 50 kilómetros por hora que la obligarían a ponerse a correr el temporal por la popa. Como los vientos de la parte Norte del ciclón tropical serían del Este, o Levante, obligarían a la carabela a navegar con el treco de la vela mayor hacia el Oeste, o Poniente, de 10 a 20 kilómetros por hora. El propio Cristóbal Colón, en el retorno de su primer viaje, al encontrarse con un fortísimo temporal tuvo que aplicar la misma técnica de navegación, porque en esa época no había otra:

"Llevaba el papahigo muy bajo, para que solamente lo sacase algo de las ondas; andaría así tres horas y correría 20 millas (aproximadamente 30 kilómetros), Crecía mucho la mar y el viento, y viendo el peligro grande, comenzó a correr a popa donde el viento le llevase, porque no había otro remedio".¹⁰ Ver figura 2.

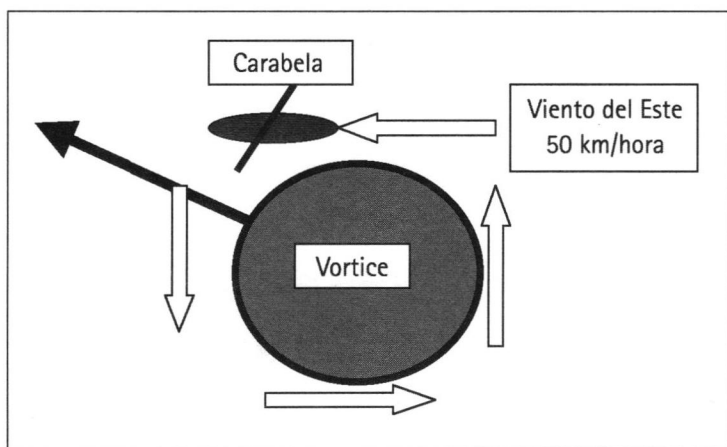


Figura 2 detalle de fase 1ª: captura de la carabela por el huracán

En la fase 2ª, de arrastre de la carabela, el huracán se desplaza generalmente con rumbo Oeste-Noroeste a una velocidad media que va ligeramente aumentando de 10 a 20 kilómetros por hora, y la carabela navegando con el fuerte viento de popa al rumbo Oeste, corriendo el temporal con velamen reducido, nave-

¹⁰ Cristóbal Colón. Textos y documentos completos. Pág. 125.

gando a una velocidad media de 10 a 15 kilómetros por hora se va quedando lentamente retrasada respecto al centro del Huracán.

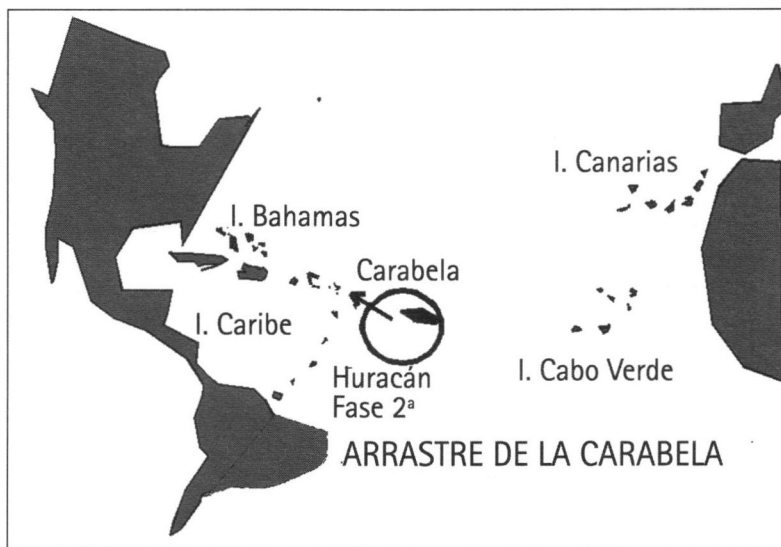


Figura 3 de arrastre de la carabela por el huracán

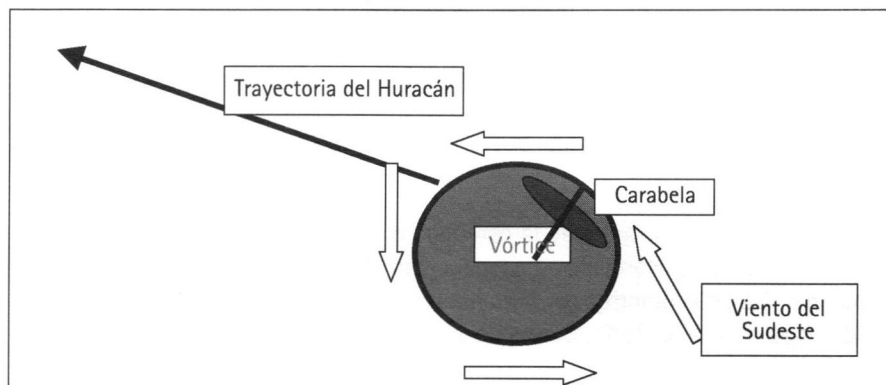


Figura 4 detalle Fase 2ª arrastre de la carabela

En la Fase tercera, de escape de la carabela, el huracán sobrepasaría las islas Antillas de Sotavento y recurvaría hacia el Nor-Noroeste, aumentando apreciablemente su velocidad. La carabela quedaría descolgada del huracán, afortunadamente a salvo, y navegando entre las citadas islas.

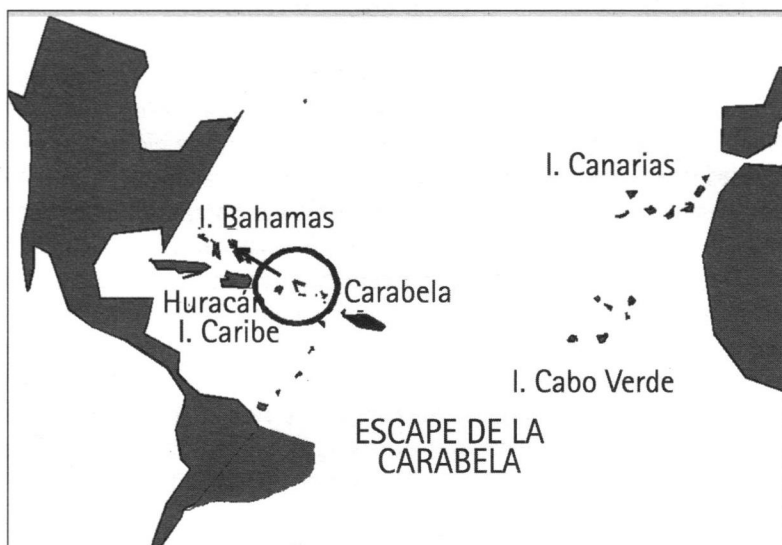


Figura 5 de escape de la carabela del huracán

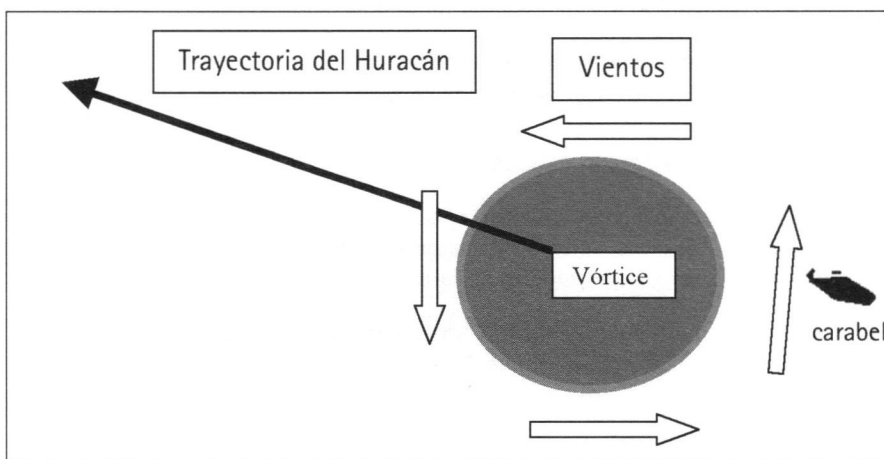


Figura 6 detalle Fase 3ª escape de la carabela

Desde las islas de Cabo Verde hasta las islas Antillas de Sotavento hay una distancia aproximada de 3880 kilómetros. Las carabelas que volvían de la Guinea hacia la península ibérica y tomaban la vuelta de Mina, para dar la cual se alejaban de las islas de Cabo Verde unas 100 leguas al Poniente de las mismas, según información del propio Cristóbal Colón¹¹ y confirmada por la bula Inter Caeteras, en que la distancia del meridiano de separación entre las aguas de soberanía de Castilla y Portugal pasaba a 100 leguas (600 kilómetros) de las islas de Azores y Cabo Verde. Las 100 leguas (600 kilómetros) al Oeste de las islas de Cabo Verde es el principio de la zona origen de formación de ciclones tropicales o huracanes. Un huracán formado en esa zona desplazándose hacia el Oeste Noroeste a una velocidad media de 20 kilómetros por hora, tardaría en recorrer los 3280 kilómetros y llegar a las primeras islas Antillas de Sotavento aproximadamente 7 días. Que es el mismo tiempo que tardaría en recorrer esa distancia una carabela navegando en un temporal con viento muy fuerte de popa y el velamen reducido. De esta forma quedaría demostrado como una carabela de la época colombina capturada en las cercanías de las islas de Cabo Verde y arrasada por un ciclón tropical podía perfectamente correr el temporal, era su única posibilidad de salvación, y llegar con el mismo huracán a las islas Antillas de Barlovento o Sotavento en una semana de tiempo aproximado.

Los Ciclones tropicales que se forman en las proximidades de las islas de Cabo Verde, como el Erika de la temporada 1997, y el Georges de la temporada de 1998, tienen una vida de aproximadamente dos semanas. La travesía del Atlántico la realizan en aproximadamente una semana. Ver Figura 1

También Fernández de Oviedo nos informaba que al encontrar la tierra dentro del plazo de tres días que pidió Colón se pensó que el piloto que se decía que llegó a su casa y después había muerto en ella le había proporcionado toda esa importantísima información náutica:

“Y de haber salido tan verdadero el Almirante en ver la tierra en el tiempo que había dicho, se tuvo más sospecha que el estaba certificado del piloto que se dijo que murió en su casa.”¹²

El profesor Dr. D. Juan Manzano Manzano, considera que para finalmente poder convencer a los tres hermanos capitanes y a sus tripulaciones, Cristóbal

¹¹ Cristóbal Colón. Textos y documentos completos. Pág. 171.

¹² Los viajes de Colón. Gonzalo Fernández de Oviedo. Pág. 35.

Colón no tuvo mas remedio que decirles la verdad de la procedencia de los datos náuticos de la carta de navegar que Cristóbal Colón llevaba consigo, y que esos datos procedían de fuente segura: el piloto que por la tormenta fue arrastrado hasta las Antillas y a la vuelta fue a arribar hasta la isla de Porto Santo donde Colón vivía en aquel tiempo.¹³

Por mi parte tengo que añadir que en esta ocasión, además de esta confesión que ya debía ser conocida en parte por los Hermanos Pinzones antes de empezar el viaje por información de los frailes de la Rábida, Cristóbal Colón debió de decir algo más trascendental para convencer a marinos expertos y ya muy desconfiados: que este piloto traía consigo como prueba irrefutable de haber llegado a las Indias dos personas que no eran de piel ni blanca ni negra, sino de piel aceitunada, lo que confirmaba para cualquier persona sin especiales conocimientos náuticos la veracidad de los datos que el piloto moribundo le proporcionó.¹⁴ Indicios que Cristóbal Colón anteriormente y hábilmente presentaba en las islas de los Azores, y de forma aislada sin relacionarlo con la historia del piloto muerto en su casa de Porto Santo.

"Hallaron en la orilla dos hombres muertos, cuya cara y traza era diferente de los de estas costas."¹⁵

Fray Bartolomé de las Casas es más explícito:

"Había echado la mar dos cuerpos de hombres muertos, que parecían tener las caras muy anchas y de otro gesto que tienen los cristianos."¹⁶

Esta costumbre de traer habitantes de las tierras recién descubiertas a modo de prueba irrefutable de haber llegado a ellas, era una costumbre de los portugueses, que adoptó el propio Cristóbal Colón nada más desembarcar en la isla de San Salvador:

"Luego que amaneció vinieron a la playa muchos de estos hombres; los cabellos no crespos, la frente y cabeza muy ancha... ninguno prieto, salvo de la color de los canarios... Yo placiendo a Nuestro Señor llevaré de aquí al tiempo de mi partida seis a Vuestras Altezas..."¹⁷

¹³ Colón y su secreto. Juan Manzano Manzano. Pág. 300.

¹⁴ La carabela Niña de Cádiz y el primer viaje de Colón. Pág. 254.

¹⁵ Historia del Almirante. Hernando Colón. Pág. 72.

¹⁶ Historia de las Indias. Fray Bartolomé de las Casas. Tomo I. Pág. 48.

¹⁷ Cristóbal Colón. Textos y documentos completos. Pág. 31.

Esta primera captura de indígenas por la fuerza está confirmada por el propio Cristóbal Colón en la carta a Santángelo:

"Y luego que llegué a las Indias, en la primera isla que hallé, tomé por fuerza algunos de ellos."¹⁸

La travesía desde las islas Canarias hasta la primera isla en que desembarcaron había durado 36 días de navegación. Quitando tres días de calmas a la salida de la Gomera habían navegado durante 33 días. Pero el primer avistamiento, y por tanto llegar a aguas de América, ocurrió a los 20 días de navegación como el propio Cristóbal Colón se encargó de confirmar en la famosa Carta a Santángelo publicada simultáneamente en muchas capitales europeas el mismo año de 1493, y por tanto ya imposible de manipular:

"Sabreis como en veinte días pase a las Indias"

Y esta rápida travesía demuestra todavía más que Cristóbal Colón siguió dos rumbos, como en el segundo, tercero y cuarto viajes, primero Sudoeste y luego Oeste hasta llegar a las islas de los Caribes, y que utilizó una verdadera carta de navegar para cruzar el Océano Atlántico con tanta rapidez y seguridad.

Además de todo lo anteriormente dicho sobre la historia del Piloto desconocido por Fray Bartolomé de las Casas, Gonzalo Fernández de Oviedo y Francisco López de Gómara; Tomé Cano, natural de las islas Canarias y Capitán de marina del Rey, nos reafirma sin ninguna duda la procedencia de esa carta de navegar que utilizó Colón:

"Dejándosela la relación de todo su viaje al astuto Christóbal Colón cuando asistía en la isla de la Madera, donde llegó la carabela de aquel desgraciado marinero y su gente, que allí llegaron traspasados y en figura de muerte, que luego les sobrevino, tomando para si solo la empresa el Colón, ocultando el nombre y el suceso de aquel marinero, que fue su huésped y murió en su casa... Lo cual es así cosa certísima fuera de toda opinión."¹⁹

Y por otra parte, Juan Suarez de Peralta, natural de Méjico, nos reafirma la procedencia de esa carta de navegar que utilizó Cristóbal Colón en su primer viaje: El primer descubrimiento de las Indias dicen que fue hecho por un navío,

¹⁸ Cristóbal Colón. Textos y documentos completos. Pág. 142.

¹⁹ Arte para fabricar y fortificar naos de guerra y merchantes. Tomé Cano. Sevilla, 1611. Folio 4.

acaso derrotado, que ni dicen de donde era ni a donde iba, ni como se llamaba el piloto ni el maestro, porque como esto no supo más que Cristóbal Colón, y aplicar a sí solo el descubrimiento, encubrió el primero.

"Después de derrotado, dende a muchos días, volvió, que también no hay certeza a donde, más que el piloto y otros tres o cuatro que quedaron vivos los hospedó Colón en su casa. Allí murió el piloto y le dejó la relación de la derrota y altura en que habían hallado aquella tierra, con las demás relaciones del viaje que habían hecho."²⁰

²⁰ Tratado del descubrimiento de las Indias y su conquista. Juan Suarez de Peralta. Mexico. 1589. Madrid. 1990. Pág. 56.

CAPÍTULO XVII

CRISTÓBAL COLÓN DESCUBRE AMÉRICA Y RECUPERA EL MANDO

Cuarto y definitivo avistamiento: San Salvador a los 37 días de navegación.

A partir de la aceptación del plazo propuesto por Cristóbal Colón, de nuevo, el mando de la expedición es recuperado por él mismo. Continúa la doble contabilidad de la distancia, la que ya no serviría para que no se asustasen ni espantasen los marineros, sino únicamente para justificarse a la vuelta ante los portugueses si fueran capturados. La anotación de la copia del Diario de haber navegado esta fecha 59 leguas (349,3 kilómetros)¹ con tantos incidentes y la flota detenida largamente deliberando que decisión tomar, no tiene ningún sentido, excepto disimular los hechos que ocurrieron en esta fecha contrarios al pretendido buen prestigio como marino de Cristóbal Colón. Nosotros consideramos que la anotación de la distancia navegada para el día 24 de septiembre es la que correspondería a esta fecha, por todo lo expuesto anteriormente: 14,5 leguas (aprox. 86 kilómetros)². La distancia total corregida la manipulación sería de 1.068 leguas (6.322,5 kilómetros).³

Jueves, 11 de octubre, trigésimo sexto día de navegación.. De acuerdo con la copia del Diario navegaron 27 leguas durante el día y 22 leguas y media durante la noche que hacen un total por singladura de 49,5 leguas (293 kilómetros). Nosotros consideramos que estas distancias corresponden al día 26 de septiembre, y que a esta singladura le corresponden los datos anotados en aquella fecha:

¹ Cristóbal Colón. Textos y documentos completos. Pág. 28.

² Cristóbal Colón. Obra citada anteriormente. Pág. 24.

³ La carabela Niña de Cádiz y el primer viaje de Colón. Pág. 249.

"Anduvieron entre día y noche 31 leguas (183,5 kilómetros). La mar como un río."⁴

Viernes, 12 de octubre, trigésimo séptimo día de navegación. A las dos horas de la madrugada la carabela Pinta que iba primera vio tierra a 2 leguas (12 kilómetros). Redujeron todas las velas y se pusieron a la capa esperando el amanecer en que vieron una isleta llamada por los indígenas Guanahaní. Alonso de Chaves, Piloto Mayor de la Casa de Contratación de Sevilla nos la describe de la siguiente manera:

"Guanahaní, isla de los Lucayos, por la banda del Norte esta en 25 grados. Está al Este- Nordeste de Samana, dista de ella 8 leguas (47 kilómetros). Esta isla tiene de largo, de noroeste-sudeste 8 leguas (47 kilómetros) y de nordeste- sudoeste 4 leguas (23,6 kilómetros). Tiene un puerto a la banda del Nordeste, y delante de él unos tres islotes que se llaman El triangulo. Es limpia a la redonda, y esta isla se parece con Samana."

"Esta es la isla que primero fue hallada cuando se descubrieron estas Indias. Corren aquí las aguas al Nor-nordeste."⁵

Como las corrientes marinas iban en direccion Nor-Nordeste, y las carabelas llevaban rumbo de aguja Sudoeste, el rumbo efectivo que llevaba la flotilla era el del Noroeste.

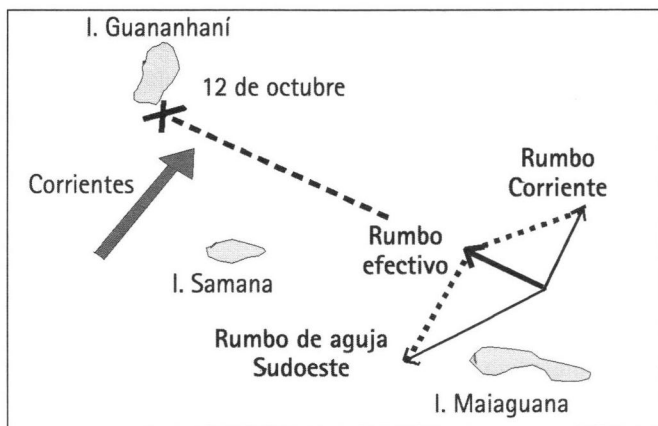


Figura 1 esquematizada del cuarto y definitivo avistamiento

⁴ Cristóbal Colón. Textos y documentos completos. Pág. 25.

⁵ Espejo de Navegantes. Alonso de Chaves. Pág. 318.

⁶ Cristóbal Colón. Textos y Documentos completos. Pág. 29.

⁷ La carabela Niña de Cádiz y el primer viaje de Colón. Pág. 258.

"Y porque la carabela Pinta era más velera e iba delante del Almirante, halló tierra y hizo las señas que el Almirante había mandado. Esta tierra vio primero un marinero que se decía Rodrigo de Triana."⁶

Sin embargo fue Cristóbal Colón quién reclamó y cobró el premio de los diez mil maravedies anuales concedidos por la Reina de por vida a quién primero viese tierra. La distancia total navegada y verdadera, de acuerdo con la copia del Diario de Cristóbal Colón fue de 1.099 leguas (6. 506 kilómetros). La distancia total falsa anotada en la copia del Diario fue de 912 leguas (5.399 kilómetros).⁷

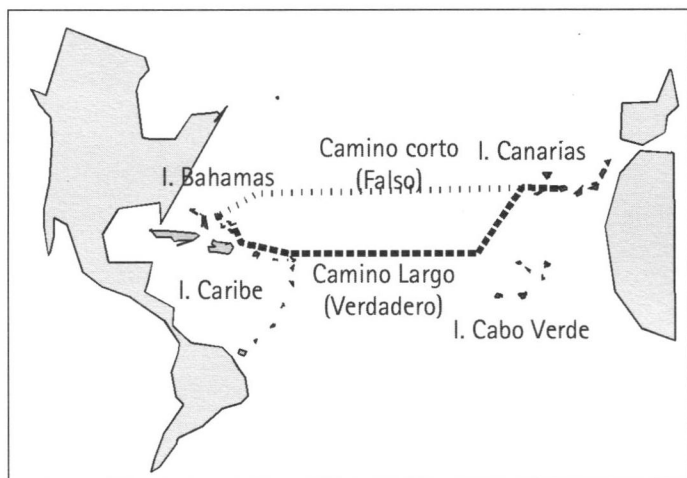


Figura 2 esquematizada del camino verdadero que siguió Colón

En nuestra opinión, el mejor resumen de todo cuanto realmente aconteció en este primer viaje de Cristóbal Colón fue el de Juan Suarez de Peralta, natural de Mexico, anteriormente citado, que escribió lo siguiente:

"En el viaje tuvo muchos estorbos, para no conseguir lo que pretendía, al cabo de mucho trabajo llegó a la isla Española que ahora se llama Santo Domingo. Y lo que más de maravillar fue que pasó por un lado de todas las islas que están antes de Santo Domingo sin ver ninguna."⁸

⁸ Tratado del Descubrimiento de las Indias y su conquista. Juan Suarez de Peralta. Pág. 64, 65.

Lo que confirma la derrota larga, como verdadera tal y como el propio Colón en su Diario afirmaba, y luego, con pequeñas variantes, siguió en su segundo, tercero y cuarto viajes a América.

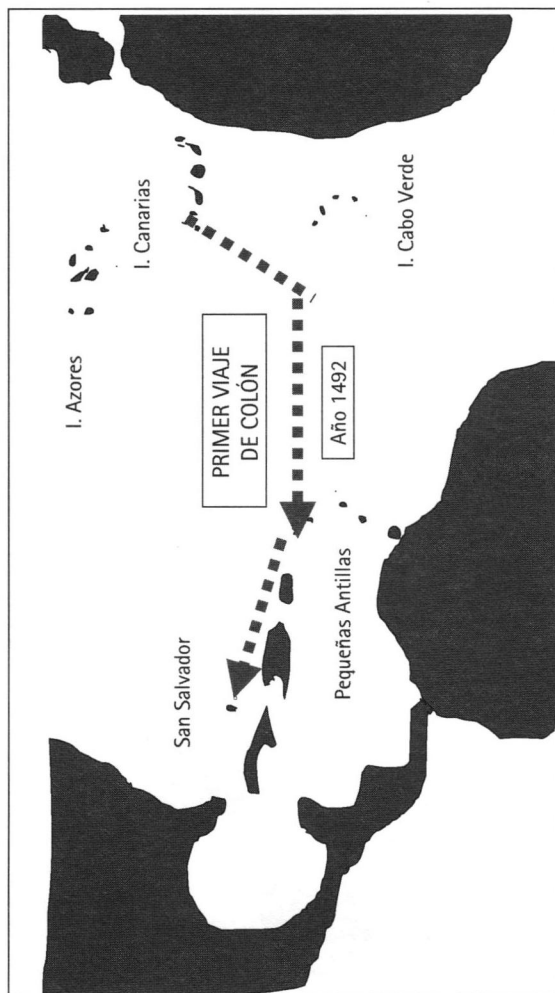


Figura 1. Primer viaje de Cristóbal Colón.

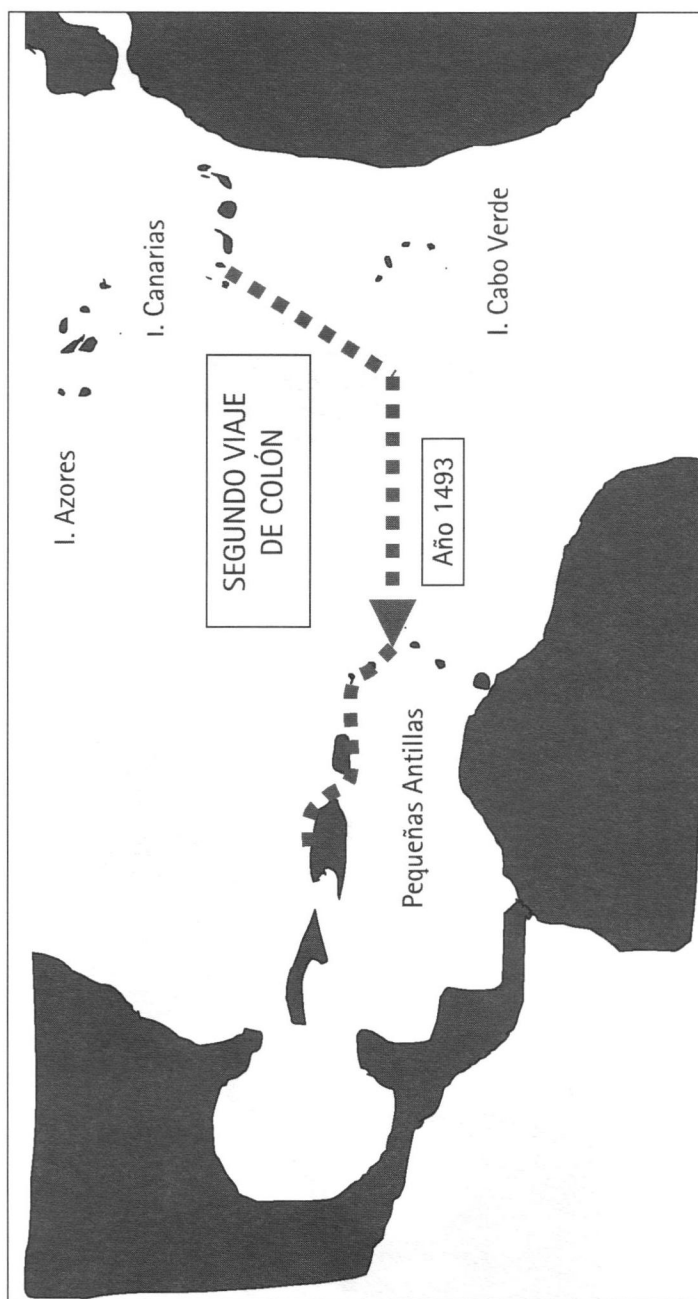


Figura 2. Segundo viaje de Cristobal Colón.

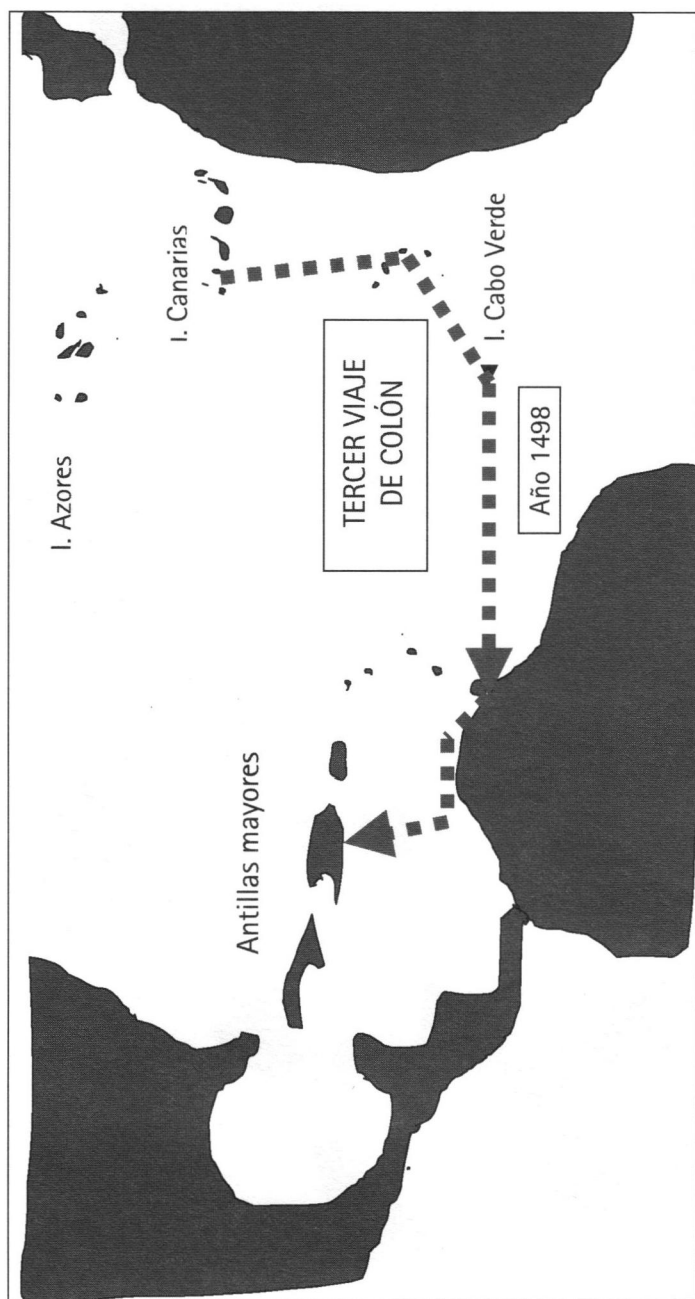


Figura 3. Tercer viaje de Cristóbal Colón.

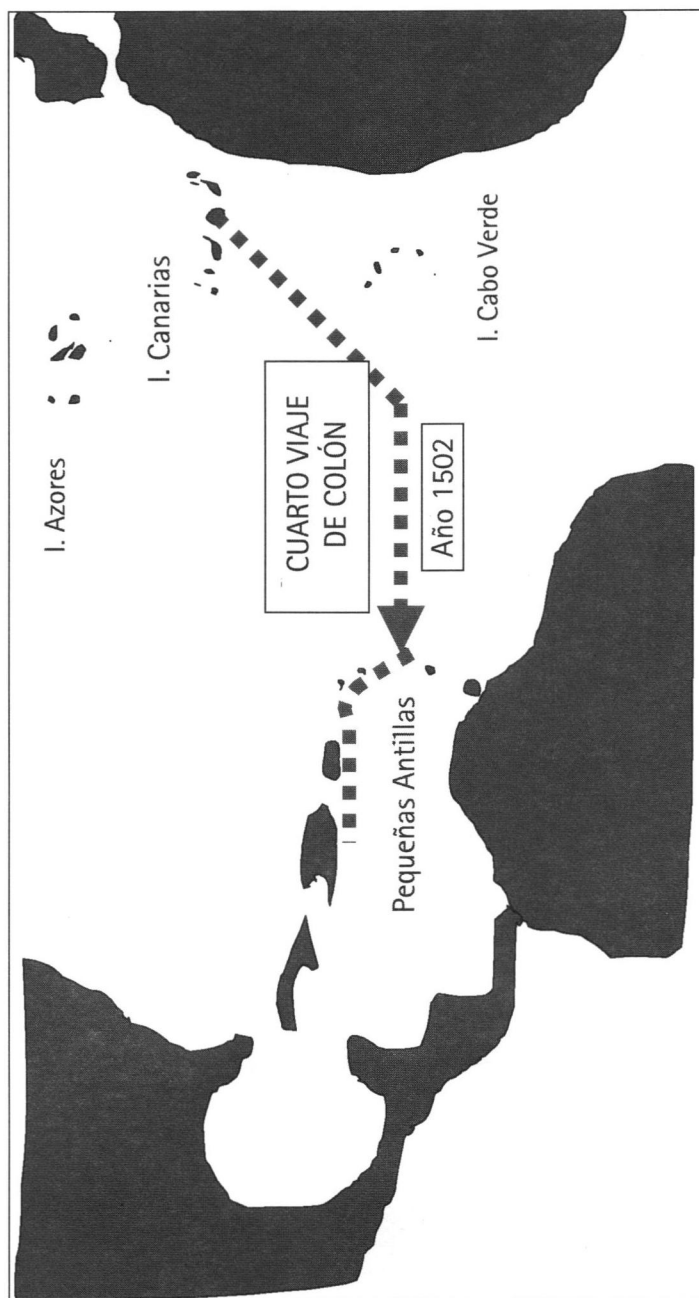


Figura 4. Cuarto viaje de Cristobal Colón.

BIBLIOGRAFÍA

- Alonso de Chaves, Espejo de Navegantes. Edición Paulino Castañeda, Mariano Cuesta, Pilar Hernández. Madrid, 1983.
- Andrés Bernáldez. Memoria del reinado de los Reyes Católicos. Edición Gómez Moreno y Carriazo. Madrid, 1962.
- Antonio Ballesteros Beretta. Cristóbal Colón y el Descubrimiento de América. Barcelona, Buenos Aires. 1945.
- Antonio Rumeu de Armas. Hernando Colón, historiador del Descubrimiento de américa. Madrid, 1973.
- Arcadi García Sanz. Historia de la marina catalana. Barcelona, 1977.
- Baltasar Vellerino de Villalobos. Luz de Navegantes. Edición Museo Naval y Universidad de Salamanca. Madrid, 1985.
- Björn Landström. Colón. Barcelona, 1971.
- Capitán G. S. TUC. Guía de campo de las aves marinas de España y del mundo, Barcelona, 1978.
- Capitulaciones del Almirante don Cristóbal Colón y salvaconductos para el descubrimiento del nuevo mundo. Edición facsimil de la Diputación provincial de Granada, 1980.
- Cardenal Pedro D'Ailly y Juan Gerson. Imago Mundi. Edición V Centenario. Madrid, 1990.
- Cartas de particulares a Colón y Relaciones coetáneas. Edición de Juan Gil y Consuelo Varela, Madrid, 1984.

- Carta meteorológica, Pilot Chart of the North Atlantic Ocean, H.O.1400, August, 1960, U.S. Navy Hydrographic Office.
- Carta oceanográfica, Pilot Chart Stream Drift Chart of the World, July, H.O. 1400, June, 1959, U.S. Navy Hydrographic Office.
- Carta meteorológica, Routeing Chart, North Atlantic Ocean, 5124 (9), September, London, 1968.
- Carta mapa-mundi de Juan de la Cosa, del año 1500. Museo Naval. Madrid.
- Carta general del globo terráqueo. Edición Dirección de Hidrografía. Madrid, 1870.
- Carta del Mar de las Antillas, número 63. Edición Sección de Hidrografía. Madrid, 1870.
- Carta que comprende parte de las islas de Santo Domingo, Jamaica, Cuba, Lucayas y Gran Banco de Bahamas, número 223. Dirección de Hidrografía. Madrid, 1867.
- Carta del Océano Atlántico Norte, número 191, Edición Instituto Hidrográfico de la Marina de Cádiz. 1983.
- Chart The West Indies, 4400, Hydrographic Service, Royal Netherlands Navy, Taunton, 1985.
- Cristóbal Colón, Textos y documentos completos. Prólogo y notas de Consuelo Varela. Madrid, 1982.
- Curso de Meteorología y Oceanografía. Sánchez Reus y Zabaleta Vidales. Madrid, 1982.
- David Saunders. Seabirds, England, 1980.
- Derrotero de la costa Oeste de África. número 4. Edición Instituto Hidrográfico de la Marina. Cádiz, 1984.
- Diego García del Palacio. Instrucción Náutica para Navegar. Edición facsímil. Madrid, 1944.

- El libro de Marco Polo anotado por Cristóbal Colón. Edición de Juan Gil. Madrid, 1987.
- Francisco López de Gómara. Historia General de las Indias. Edición Espasa-Calpe. Tomo I.
- Francisco Morales Padrón. Cristóbal Colón. Almirante de la mar Océana. Madrid, 1988.
- Fray Bartolomé, de las Casas, Historia de las Indias. Edición Pérez de Tudela y López Oto, Madrid, 1957. Tomos I y II.
- Gianfranco Bologna. Guía de aves. Barcelona, 1981.
- Gonzalo Fernández de Oviedo. Los viajes de Cristóbal Colón. Edición Pérez Bustamante. Madrid, 1944.
- G.V.T.MATTHEWS. BIRD NAVIGATION. Cambridge, 1968.
- Hernándo Colón, Historia del Almirante. Edición Luis de Arranz. Madrid, 1984.
- Jaime Cortesao. Los Portugueses. Edición Salvat. Barcelona, 1947. Tomo III.
- John Sparks. Vida y costumbres de las aves. Verona, 1971.
- José M. Martínez Hidalgo. Las naves de Colón. Barcelona, 1969.
- Juan Escalante de Mendoza. Itinerario de Navegación. Edición Museo Naval, Madrid, 1985.
- Juan de Mandavila. Libro de las Maravillas del mundo. Edición Gonzalo Santonja. Madrid, 1984.
- Juan Manzano Manzano. El secreto de Colón.
- Juan Suárez de Peralta. Tratado del descubrimiento de las Indias y su conquista. Edición de Giorgio Perissinotto. Madrid, 1990.
- Julio F. Guillén. El primer viaje de Cristóbal Colón.
- La carta de Colón anunciando el Descubrimiento del Nuevo Mundo. 15 febrero 14 marzo de 1493. Madrid, 1961.

- Marco Polo. Libro de las maravillas. Edición Mauro Armiño. Madrid, 1983.
- Martín Fernández de Enciso. Suma de Geografía. Madrid, 1948.
- Martín Fernández de Navarrete. Colección de los viajes y descubrimientos que hicieron por mar los españoles desde fines del siglo XV. Madrid, 1825. Tomos I, II, III, IV.
- Oceanografía. American Scientific Institution. Madrid, 1982
- Oceanography, Open University Course S344. England, 1975.
- Octavio Lixa Filgueira. A propósito da proteção mágica dos Barcos. Lisboa, 1978.
- Pedro de Medina, Regimiento de Navegación. Edición facsímil. Madrid, 1964.
- Pedro Mártir de Anglería. Décadas. Edición Torres Asensio. Madrid, 1892.
- Pleitos Colombinos. Edición Muro Orejón, Pérez Embid y Morales Padrón. Sevilla, tomo VIII, 1964, tomo I, 1967, tomo II, 1983, tomo III, 1984.
- Ptolemaei Alexandrini Claudii. Geographicae enarrationis. Lugduni, 1541.
- Quirino da Fonseca. A caravela portuguesa. Lisboa, 1973. Tomos I, II.
- Ramón J. Didiez Burgos. Análisis del Diario de Colón. Guanahaní y Mayaguain. Las primeras isletas descubiertas en el Nuevo Mundo. Santo Domingo, 1974.
- Salvador Garacia Franco. Historia del arte y ciencia de navegar. Madrid, 1947.
- Samuel Eliot Morison. El almirante de la mar océano. Vida de Cristóbal Colón. Méjico, 1993.
- Thomé Cano. Arte para fabricar, aparejar y fortificar naos de guerra y mercantes. Sevilla, 1611.



*Este libro se terminó de imprimir el 12 de octubre de 2003,
511 años despues de que Rodrigo de Triana avistará la
Isla Guahani (San Salvador, Watling).*



UCA

Universidad
de Cádiz

Servicio de Publicaciones
2003

ISBN 84-7786-871-9



9 788477 868712