

EL NAUFRAGIO DE LA SANTA MARÍA EN EL PRIMER VIAJE DE COLÓN

Jesús María LÓPEZ JULIÁ
Licenciada de la Marina Civil

Introducción

El naufragio de la nao *Santa María*, la noche del 24 de diciembre de 1492, constituye uno de tantos episodios controvertidos entre los muchos que acaecieron durante el primer viaje a las Indias de Cristóbal Colón.

La transcripción que del suceso hace el dominico fray Bartolomé de Las Casas constituye casi el único documento de la época que trata específicamente de los pormenores del suceso; y pocas son las fuentes de información contemporáneas o próximas a las fechas en las que tuvo lugar el naufragio que se refieran a éste o al menos hagan mención de él.

Así pues, son escasas las fuentes originales que en la actualidad podemos contrastar para ayudarnos en la difícil tarea de investigar la veracidad de la única versión que sobre el citado accidente ha llegado hasta nuestros días.

No obstante, y a pesar de la dificultad que entraña esta empresa, en las siguientes páginas investigaremos cuáles pudieron ser las circunstancias reales que rodearon aquel percance, a fin de dilucidar el grado de responsabilidad achacable a los oficiales y tripulantes que, de forma más o menos directa, intervinieron en el desarrollo de los hechos que derivaron en la pérdida de la nao.

Método de trabajo

A la vista de la información que he podido recopilar para la realización de la presente investigación, he creído conveniente analizar el incidente del naufragio de la *Santa María* desde cinco puntos de vista o perspectivas diferentes, a saber:

- La primera, atendiendo a la originalidad de la transcripción que sobre el relato del primer viaje ha llegado hasta nuestros días.
- La segunda, atendiendo al estudio de los antecedentes que pudieran tener alguna relación con el suceso y con la manera en que Colón lo pudo describir en su diario de navegación.
- La tercera, atendiendo a la documentación original de la época que, de forma indirecta, pueda tener relación con el tema porque haga referencia o mención del mismo.

- La cuarta, atendiendo a las interpretaciones y comentarios que, sobre el incidente, hacen algunos autores contemporáneos consultados.
- La quinta, atendiendo a un estudio crítico, puramente náutico, del contenido de la descripción que sobre el suceso aparece en la transcripción que ha llegado hasta nuestros días.

No obstante, antes que nada, pasaré a transcribir el fragmento más interesante que, sobre este incidente, aparece en la transcripción del *Diario* (1).

Relato del incidente

«Martes 25 de diciembre, día de Navidad.

»Navegando con poco viento el día de ayer desde la mar de Santo Tomé hasta la Punta Santa, sobre la cual a una legua estuvo así hasta pasado el primer cuarto, que serían a las once horas de la noche, acordó echarse a dormir, porque había dos días y una noche que no había dormido. Como fuese calma, el marinero que gobernaba la nao acordó irse a dormir, y dejó el gobernador a un mozo grumete, lo que mucho siempre había el Almirante prohibido en todo el viage, que hoviese viento o que hoviese calma; conviene a saber, que no dejasen gobernar a los grumetes. El Almirante estaba seguro de bancos y de peñas, porque el Domingo cuando envió las barcas a aquél Rey habían pasado al Leste de la dicha Punta Santa bien tres leguas y media, y habían visto los marineros toda la costa y los bajos que hay desde la dicha Punta Santa al Leste Sueste bien tres leguas, y vieron por donde se podía pasar, lo que todo este viage no hizo. Quiso nuestro Señor que a las doce horas de la noche, como habían visto acostar y reposar el Almirante y vian que era calma muerta, y la mar como en una escudilla, todos se acostaron a dormir, y quedó el gobernalle en la mano de aquel muchacho, y las aguas que corrian llevaron la nao sobre uno de aquellos bancos. Los cuales puesto que fuese de noche, sonaban que de una grande legua se oyeran y vieran, y fue sobre él tan mansamente que casi no se sentía. El mozo que sintió el gobernalle y oyó el sonido de la mar, dio voces, a las cuales salió el Almirante, y fue tan presto que aún ninguno había sentido questuviesen encallados. Luego el maestre de la nao, cuya era la guardia, salió; y díjoles el Almirante a él y a otros que halasen el batel que traían por popa, y tomasen un ancla y la echasen por popa, y él con otros muchos saltaron en el batel, y pensaba el Almirante que hacían lo que les había mandado, ellos no curaron sino de huir a la carabela que estaba a barlovento media legua. La carabela no los quiso recibir haciéndolo virtuosa-

(1) Conviene recordar en este punto que el original del diario de navegación de Colón se perdió, de tal forma que el que ha llegado hasta nuestros días se trata en realidad de una transcripción realizada por el dominico Bartolomé de Las Casas (1474-1566). Dicho fraile poseía muchos papeles escritos por el propio Colón, con los cuales escribió su *Historia de las Indias* y compendió la relación del viaje que ha llegado hasta nuestros días y a la cual llamamos *Diario*.

mente, y por esto volvieron a la nao, pero primero fue a ella la barca de la carabela. Cuando el Almirante vido que se huían y que era su gente, y las aguas menguaban y estaba ya la nao la mar de través, no viendo otro remedio, mandó cortar el mastel y alijar de la nao todo cuanto pudieron para ver si podían sacarla, y como todavía las aguas menguasen no se pudo remediar, y tomó lado hacia la mar traviesa, puesto que la mar era poco o nada, y entonces se abrieron los conventos y no la nao. El Almirante fue a la carabela para poner en cobro la gente de la nao en la carabela, y como ventase ya ventecillo de la tierra, y también aún quedaba mucho de la noche, ni supiesen cuanto duraban los bancos, temporejó a la corda hasta que fue de día, y luego fue a la nao por de dentro de la restinga del banco...» (2).

Originalidad de la transcripción

En relación con la originalidad de la transcripción que Bartolomé de Las Casas hizo del diario de a bordo de Colón, gracias a la cual conocemos el relato del viaje en nuestros días, considero interesante citar las siguientes palabras de Juan Manzano Manzano: «Tanto el hijo (3) del Almirante como el dominico pudieron consultar con todo detenimiento, sin apremio de tiempo, el *Diario de a bordo* de don Cristóbal. Las Casas hizo un extracto bastante extenso de este documento, sacado no del original del Almirante, sino de un traslado o copia del mismo retocado, al parecer, en alguno que otro pasaje (4). Pero cuando el dominico, años después, se decidió a escribir su *Historia de las Indias*, además del anterior resumen hecho por él, tuvo a la vista y utilizó lo escrito por Hernando en la *Vida* de su padre, quien, como es lógico, se aprovechó de los materiales de este *Diario*, aunque seleccionándolos cuidadosamente para ocultar algunos datos o noticias que no convenía divulgar» (5).

(2) *Primer viaje de Colón según su diario de a bordo*. Recogido y transcrito por fray Bartolomé de Las Casas. Amigos del Libro. Barcelona, 1944, pp. 115-116. Este viaje ha sido extraído de la primera edición de la obra *Colección de viajes y descubrimientos* publicada por Martín Fernández de Navarrete. Pues bien, si nos vamos a la obra de Navarrete, en la primera página de la transcripción del viaje, el autor escribe lo siguiente: «Este es el primer viaje, y las derrotas y camino que hizo el Almirante D. Cristóbal Colón cuando descubrió las Indias, puesto sumariamente (nota a pie 1)...». Y en dicha nota señala: «Fr. Bartolomé de las Casas, de cuya letra era el original de que se sacó esta copia, poseyó muchos papeles escritos por el mismo Colón, con los cuales escribió su *Historia de las Indias*, y compendió la relación de este viaje cual la publicamos...».

(3) El hijo del Almirante al que se refiere Manzano era Hernando Colón.

(4) Se entiende que retocado del original por el propio Cristóbal Colón. Si esto es así, como cuenta Juan Manzano Manzano, ya tendríamos una primera corrección partidista, en este caso realizada por Colón, de los hechos que él mismo registrara de primera mano en el transcurso del primer viaje.

(5) MANZANO MANZANO, Juan: *Colón y su secreto. El predescubrimiento*, 3.ª ed. Ediciones de Cultura Hispánica. Madrid, 1989, p. 336.

Este comentario de Manzano es muy interesante con vistas a determinar la originalidad del relato de Las Casas. Manzano nos viene a decir que el relato del dominico es producto de la unión de un resumen realizado por éste a partir de una primera copia retocada del *Diario* original y lo que escribió un sujeto tan parcial como Hernando Colón, hijo del Almirante y, por tanto, heredero legítimo de sus privilegios.

Por su parte, Martín Fernández de Navarrete, al respecto de la relación de los hechos que acaecieron el 25 de diciembre, día del naufragio, anota que «Hernando Colón copia en el capítulo 32 de su historia la relación que hace su padre el Almirante sobre este suceso, y difiere algo en las expresiones, aunque no en la sustancia, del texto que traslada Las Casas» (6).

Este comentario de Navarrete no resulta muy significativo si tenemos en cuenta lo anteriormente expuesto por Manzano, es decir, la posibilidad de que el dominico hubiera utilizado lo escrito por Hernando para compendiar la relación del viaje. En tal caso, el hecho de que no cambie la sustancia de lo que se narra en ambos textos (el de Hernando y el de Las Casas) no implicaría necesariamente fidelidad de éstos al original.

Así pues, teniendo en cuenta lo anterior, pienso que hay motivos para poner en tela de juicio la originalidad del relato de Las Casas sobre el primer viaje de Colón.

Antecedentes

No deja de ser lógico que, para investigar en nuestros días, de manera razonable y objetiva, un suceso de la índole de un naufragio (en este caso el de la nao *Santa María* de la expedición de Colón), debamos poner en cuestión la imparcialidad del informe que sobre accidente tan delicado como éste (en nuestro caso, la pérdida de la nao como consecuencia de una encallada), registra en el diario de navegación el principal responsable de la embarcación siniestrada, es decir, su capitán (7).

A todas luces, se entiende que contratiempos náuticos de esa gravedad no pueden ser analizados sobre la base de un único documento, máxime cuando éste ha sido redactado por una sola persona, la cual, por el cargo que desempeña, tiene que responder en gran medida de cuanto en su barco acontece.

(6) FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, Martín: *Colección de los viajes y descubrimientos que hicieron por mar los españoles desde fines del siglo xv*. Madrid, 1825, p. 113, n. 1.

(7) En el primer viaje a las Indias, Colón desempeñaba el cargo de Almirante e iba como capitán general de la expedición. Como capitanes subordinados iban Martín Alonso Pinzón y Vicente Yáñez Pinzón al mando de las carabelas *Pinta* y *Niña*, respectivamente. No se tiene constancia de la existencia de más capitanes, por lo que se entiende que Colón, que navegaba a bordo de la nao *Santa María*, además de ser capitán general necesariamente tendría que ejercer también de capitán de dicha nao, puesto que todo buque precisa de capitán o patrón. Véase GOULD, Alicia B.: *Nueva lista documentada de los tripulantes de Colón en 1492*. Real Academia de la Historia. Madrid, 1984, p. 50.

Por esto —es decir, en virtud de que no tenemos por qué presuponer objetividad en lo que escribe un capitán en su diario de a bordo al respecto de sucesos tales— en esta parte de la investigación estudiaré los antecedentes que, como ya dije, pudieron tener alguna relación con el naufragio de la *Santa María*, o influir en la manera con que Colón registró las circunstancias del accidente en el diario de navegación.

Pues bien, de la lectura del *Diario*, así como de la de otras fuentes consultadas, se destacan ciertos incidentes y condicionantes acaecidos antes del naufragio y que, desde mi punto de vista, han de considerarse a la hora de interpretar y aquilatar la veracidad de lo que escribe Colón sobre el suceso y, por tanto, de la manera en la que los hechos han llegado a nuestro conocimiento a través de la transcripción que fray Bartolomé de Las Casas hizo de ellos.

El primero de esos incidentes es el que el autor Juan Manzano ha calificado como «motín de los vizcaínos de la *Santa María*», acaecido, según él, el 6 de octubre de 1492 (8). Este suceso, si bien no aparece reflejado en el *Diario* y es pasado por alto por algunos autores, parece un hecho probado a tenor de lo que puede extraerse del análisis comparado de diferentes escritos de cronistas de la época, del propio *Diario* y, sobre todo, de las declaraciones registradas en diferentes «probanzas» de testigos presenciales o de referencia que comparecieron en los famosos Pleitos colombinos (9).

Según Manzano, la noche del 6 de octubre, cuando los navíos de la expedición se habían separado y navegaban rumbo al oeste, los vizcaínos de la *Santa María*, irritados (10) con Cristóbal Colón porque no consentía en desviar su ruta para buscar el Cipango, como le había aconsejado Martín Alonso (11), deciden alzarse contra su capitán (12), y le amenazan con echarlo al mar si no da en el acto orden de regreso a España. En situación tan crítica, Colón llama

(8) Véase MANZANO MANZANO, Juan: «Los motines en el primer viaje colombiano», artículo publicado en el *Homenaje a D. Ciriaco Pérez-Bustamante*. Madrid, 1970, pp. 431-469.

(9) Véase MANZANO MANZANO, Juan: *Colón y su secreto*, pp. 329-354.

(10) Ya murmuraban y dudaban de él y de la expedición con anterioridad; valgan para corroborarlo fragmentos que aparecen en el *Diario* tales como éste del 22 de septiembre: «Mucho me fue necesario este viento contrario, porque mi gente andaban muy estimulados [se entiende excitados, nerviosos, etc.] que pensaban que no ventaban estos mares vientos para volver a España», o este otro del 23 de septiembre: «Y 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».

Al respecto de tales circunstancias, Las Casas se expresa con claridad cuando escribe en su *Historia de las Indias* que los hombres murmuraban, y que alguno llegó a sugerir que debían arrojar a Colón al agua y regresar al puerto de salida diciendo que había caído al mar mientras tomaba marcaciones de estrellas. Véase Cristóbal Colón: *Diario de a bordo* (introducción, apéndice y notas de Vicente Muñoz Puelles). Ediciones Generales Anaya. Madrid, 1985, p. 52.

(11) Martín Alonso, según su cómputo de distancias y de acuerdo con la carta que Colón le había enseñado, considera conveniente en este día cambiar el rumbo oeste por el sudoeste, con objeto de alcanzar la isla de Cipango. De seguir a rumbo oeste, estimaba el paleño, pasarían de largo sin topar con dicha isla, como indicó a Colón cuando se juntaron las carabelas al anochecer de aquel día.

(12) Aprovechamos este comentario para ratificar la figura de Colón como capitán de la nao *Santa María*.

la atención de los Pinzones disparando una lombarda, y tras acudir éstos a su llamada, les informa de lo que sucede. Acto seguido Martín Alonso, con resuelta actitud, consigue aplacar la rebelión (13).

Pues bien, aludo a este suceso porque uno de los alzados contra Colón aquella noche, formando parte del grupo de los vizcaínos, bien pudo ser el propio Juan de la Cosa, maestre y propietario de la nao, del cual se sabe que recibía el apodo de «vizcaíno» (14).

El segundo incidente que quiero citar es el segundo motín contra Colón, ocurrido el día 10 de octubre de 1492. Esta vez todos los tripulantes, incluidos los de la *Pinta* y los de la *Niña* junto con sus respectivos capitanes, quieren regresar a España, pues según las cuentas públicas de los pilotos, habían rebasado ampliamente la distancia a la que Colón les había dicho que encontrarían tierra. Tal incidente aparece narrado en el *Diario* de forma muy lacónica: «Aquí la gente ya no lo podía sufrir: quejábbase del largo viaje»; mas por los escritos de los principales cronistas de la época y por los registros de las probanzas de los Pleitos colombinos, se sabe que el asunto fue bastante más comprometido para Colón que el de una simple queja por parte de los miembros de su expedición. Valgan como ejemplo las palabras de Francisco Morales (15), uno de los testigos interrogados sobre este asunto en los citados Pleitos: «A la octava pregunta dixo, que lo que dello sabe es que viniendo este testigo el segundo viage con el dicho Almirante, oyó dezir este testigo a un Juan Niño (16), que venía por maestre el segundo viage en una nao que se dezía la *Niña*, quel primer viage quando el dicho Almirante vino a descubrir, viniendo a medio golfo e algo más, se juntaron los maestres de tres navíos que traía el dicho primer viage, e que, se pusyeron en requerir al dicho Almirante que se bolbiese a Castilla, porque segund los tiempos reynavan levantes en el golfo, que no creyan, sy mas adelante yvan, de poder bolver en España, y quel dicho Almirante les respondió que no curasen de aquello, que Dios que les daba aquel tiempo les daría otro para bolver; e que oydo aquello por los maestres e marineros le dixeron que no se pusyese en aquello que no se lo

(13) MANZANO MANZANO, Juan: *Colón y su secreto*, p. 353.

(14) Al parecer, el apelativo genérico de *vizcaíno* se aplicaba entonces no sólo a todos los vascos sin distinción, fueran de Vizcaya o Guipúzcoa, sino a los naturales de las orillas del mar Cantábrico; y así, por tanto, también a los oriundos de Cantabria, de donde procedía Juan de la Cosa, ya que para la mayoría de los historiadores este marino provenía de Santoña. Otros autores —como, por ejemplo, Navarrete y Herrera— vacilan al declarar la procedencia de este nauta, y lo suponen de las Encartaciones de Vizcaya, sin duda influidos, a juicio del historiador Ballesteros Beretta, precisamente por el apodo de vizcaíno con el que este personaje aparece referido en informes de testigos y cronistas de la época. Véase BALLESTEROS BERETTA, Antonio: *El cántabro Juan de la Cosa y el descubrimiento de América*, 2.^a ed. Diputación Regional de Cantabria, 1987, p. 26.

(15) «Morales —dice miss Gould en su *Nueva lista documentada*...— no era hombre de mar; fue en el segundo viaje como escribano de la *Niña*, y así había tenido buenas oportunidades para informarse de Juan Niño.»

(16) Juan Niño era maestre de la *Niña*, y propietario, al menos en parte, de esta carabela (es posible que fuera propiedad familiar y que otros Niños tuvieran también su parte en ella). Véase GOULD, Alicia B.: *Nueva lista documentada*..., p. 50, n. 3.

avían de consentir, e que para esto tomaron armas; e quel dicho Almirante les fixo que no hiziesen aquello que querían hazer, porque el materle a él e a sus criados, que heran pocos, no harían mucho, pero que tuviesen por cierto que su muerte les sería muy bien demandada por el rey e reyna nuestros señores; pero que hiziesen una cosa, que le diesen término de tres o quatro días y que navegasen el viaje que llevaban, e sy en este tiempo no viesen tierra, que hiziesen la buelta que quisiesen, e que con este concierto pasaron adelante syguendo su viaje, e que en aquel término vieron tierra» (17).

También valgan las palabras del cronista Fernández de Oviedo quien, sobre este particular, escribía: «E llegó la cosa a tanto, que le certificaron que si no se tornaba, le farían volver a mal de su grado o le echarían en la mar» (18).

A Manzano, con cierta lógica, le extraña que fueran los maestros y no los capitanes quienes se enfrentaran aquel día directamente con el capitán general de la armada; mas sólo le extraña en el caso de los maestros de la *Pinta* y de la *Niña* (Francisco Martín Pinzón y Juan Niño, respectivamente), por ser éstos subordinados de sus respectivos capitanes (Martín Alonso y Vicente Yáñez Pinzón) a los cuales, por lógica, debieran haber acudido primero. En cambio no le extraña que lo hiciese Juan de la Cosa, maestre de la *Santa María*, por no tener éste en su barco más superior (19) que el propio Colón (20).

(17) *Pleitos de Colón*, I, 421-422 (cursiva mía); cit. por MANZANO: *Colón y su secreto*. pp. 355-356.

(18) FERNÁNDEZ DE OVIEDO, Gonzalo: *Historia general y natural de las Indias*, I, lib.II, cap.V, pp. 21-22, cit. por MANZANO: *op. cit.*, p. 352.

(19) Pese al comentario de miss Gould: «Los cargos de piloto y de capitán han debido ser mirados como de más importancia que el de maestre» que aparece en la página 185 de su *Nueva lista documentada*, el maestre de una embarcación en aquellos tiempos era, por lo general, el equivalente al patrón o capitán de nuestros días y, por tanto, en condiciones normales, el piloto era un oficial subordinado a éste. Valga para ratificar lo dicho la consulta de cualquier obra náutica de la época o referida a ella. No obstante, dado lo peculiar de la empresa colombina (se puede considerar como la primera expedición organizada que se disponía a hacer una navegación de altura, cuyo peso por orden real, y por motivos que se desconocen, tendría que soportar la villa costera de Palos, la cual debía suministrar, a sus expensas, dos carabelas que habrían de servir a los Reyes durante catorce meses), se entiende que la composición de la oficialidad en las embarcaciones de esta empresa no fuera la convencional de maestre (o capitán) y piloto (el contramaestre también hacía guardia, pero no era oficial), y pasase a ser la de capitán, maestre y piloto. Éstos (maestres y pilotos) eran sin duda subordinados de los capitanes, al haber dejado los maestros la jefatura de sus naves en manos de éstos (Colón y los hermanos Pinzones, destacados los dos últimos por ser de los mejores marinos que tenía el lugar), pero no está tan clara la jerarquía entre maestros y pilotos en esta expedición, puesto que la pérdida de la jefatura de los maestros (que por lo general eran propietarios de las embarcaciones, o, al menos, así lo eran Juan de la Cosa y Juan Niño, maestros y propietarios de la *Santa María* y la *Pinta*, respectivamente, pero no Francisco Martín Pinzón, que era maestre pero no propietario de la *Pinta*, la cual pertenecía a dos marineros: Gómez Rascón y Cristóbal Quintero, o quizás sólo al segundo. Véase GOULD, Alicia: *Nueva lista documentada*, p. 50) a mi entender, pudo traer como consecuencia la desaparición de estructura o nivel jerárquico entre éstos y los pilotos. Ahora bien, tratando de entender las palabras de miss Gould, es incuestionable la importancia que los pilotos, como expertos en el arte de navegar y la ciencia náutica, tienen y tuvieron a bordo de sus respectivas naves, máxime en empresas a priori tan inciertas como las de la época.

(20) MANZANO MANZANO, Juan: *Colón y su secreto*, pp. 356-357.

Así pues, parece probado que Juan de la Cosa, al menos una vez, se enfrentó con Colón antes del naufragio de la *Santa María*; y de ser cierta la hipótesis de su participación en el primer motín (el de los vizcaínos de la *Santa María*), en vez de una serían dos las veces que éste se habría levantado contra su capitán antes del citado accidente.

Pues bien, a la vista de estos antecedentes, no parece descabellado suponer que Juan de la Cosa no estuviera demasiado bien visto por Colón, lo cual pudo haber influido tanto en la manera con que éste describió en su *Diario* los pormenores y circunstancias del naufragio, como en el hecho de hacer más dura la acusación contra él y sus paisanos que el Almirante registró de esta manera en el *Diario* del 26 de diciembre: «Que si no fuera por la traición del maestre y de la gente, que eran todos o los más de su tierra, de no querer echar el ancla por popa para sacar la nao, como el Almirante los mandaba, la nao se salvara».

También puede resultar significativo, aunque en menor medida, mencionar aquí sucesos bastante escabrosos para la figura de Colón, como pudo ser el que tuvo que ver con la renta prometida por los Reyes para el primero de los tripulantes que avistara tierra, renta que, en detrimento del marinero Rodrigo de Triana (21), primero en avistarla, finalmente cobró Colón, al argüir haber sido él el primero en divisarla. También nos preguntamos el porqué de la marcha de Martín Alonso Pinzón el 21 de noviembre, suceso que en el *Diario* queda plasmado así: «Este día se apartó Martín Alonso Pinzón con la carabela *Pinta*, sin obediencia y voluntad del Almirante, por codicia, dice que pensando que un indio que el Almirante había mandado poner en aquella carabela le había de dar mucho oro, y así se fue sin esperar, sin causa de mal tiempo, sino porque quiso. Y dice el Almirante: otras muchas me tiene hecho y dicho» (22). Estos asuntos junto con algunos más, a tenor de ciertos historiadores, ponen bastante en cuestión el justo obrar de Colón con respecto a sus tripulantes.

Otros documentos originales

En esta parte de la investigación veremos otros documentos que, de forma indirecta, entiendo que pudieran tener relación con el naufragio.

(21) Una tradición recogida por Fernández de Oviedo refiere que, despedido porque no se le concedió la renta prometida a quien primero viese tierra, que eran 10.000 maravedíes de juro (pensión perpetua concedida sobre las rentas públicas), Rodrigo de Triana renegó de su fe, se hizo musulmán y marchó a vivir a Marruecos. Cuenta Las Casas que los Reyes dieron la pensión a Colón. Alejo Carpentier glosa el tema en su novela sobre el Almirante *El arpa y las sombras*. Véase COLÓN, Cristóbal: *Diario de a bordo*, p. 63, n. 42.

(22) Se ignora la causa de la defección de Pinzón. Al parecer, había tenido algunas desavenencias con Colón en las Canarias, y seguramente le consideraba un advenedizo indigno del virreinato de todas aquellas islas y del almirantazgo de la Mar Océana. La *Pinta*, la más rápida de las tres naves, no se reintegró a la expedición hasta el 6 de enero.

Citaré como primer documento la carta, expedida en Medina del Campo a 28 de febrero de 1494, en la que los Reyes resuelven indemnizar a Juan de la Cosa (23) por la pérdida de su nao, la *Santa María*. Esta carta dice así: «Por faser bien y merced a vos Juan de la Cosa, vesino de Santa María del puerto, porque en nuestro servicio e nuestro mandado fuiste por maestre de una nao vuestra a los mares del océano donde en aquel viaje fueran descubiertas las tierras e islas de la parte de las Indias e vos perdistes la dicha nao e por vos lo remunerar e satisfacer por la presente vos damos licencia e facultad para que vos o quien vuestro poder hobiere podades sacar de la cibdad de Jerez de la Frontera o de otra qualquier cibdad o villa o logar de Andalucía doscientos cahises de trigo, con tanto que no sea de la cibdad de Sevilla e su tierra, e lo podades cargar e levar e levedes por las nuestras mares e puertos e abras de la Andalucía a la nuestra provincia de Guipúzcoa, e al nuestro condado e señorío de Vizcaya, e no a otra parte alguna» (24).

La existencia de esta carta, en la que los Reyes indemnizan a Juan de la Cosa de esta manera tan peculiar (25), presupone un hecho importante para nuestra investigación: el de la inocencia del maestre en el percance del naufragio o, cuando menos, la ausencia de pruebas evidentes que le hubiesen podido inculpar ya que, de haber existido, se hubieran podido probar los cargos de negligencia y traición que el Almirante deja entrever en su *Diario* y, en tal caso, los Reyes nunca hubiesen indemnizado al maestre (26).

También, como bien advierte García de la Riega, la lectura de esta orden real de remuneración exhibe ese carácter de brevedad y de indeterminación propio de todo lo que en las oficinas antiguas y modernas se hace expeditiva-

(23) El Sr. Fernández Duro, en su notable trabajo histórico *Pinzón en el descubrimiento de las Indias* (1892, p. 44), dice que para el mencionado primer viaje de Colón «se fletó además [se entiende que de las otras dos carabelas] una nao de Cantabria fuerte y buena...», y es que es sabido que la *Santa María*, a diferencia de la *Pinta* y la *Niña*, armadas a cuenta de la villa de Palos, sí se fletó por cuenta de Colón en este primer viaje. Dicho flete, obviamente, lo cobraría su propietario y maestre, Juan de la Cosa. Este mismo autor, en la *Revista del Centenario* (cuaderno 6.º, p. 252), afirma que «Juan de la Cosa era capitán y propietario de la *Santa María*, capitana nao construida en Cantabria expresamente para la carrera de Flandes», comentario éste que ratifica la asociación que anteriormente hacía entre los conceptos de *maestre* y *capitán*, por implicar ambos mando de la nave; de ahí que la distribución de capitán, maestre y piloto, o bien capitán, piloto y maestre, que encontramos en las naves de la expedición de Colón, constituya a mi entender un reparto anormal de la oficialidad en un buque de aquella época, que seguramente se debió a lo peculiar de la empresa colombina.

(24) GARCÍA DE LA RIEGA, Celso: *La Gallega, nave capitana de Colón*. Pontevedra, 1897, p. 14.

(25) En vez de indemnizarle con dinero, los Reyes le conceden 200 cahíces de trigo que podría obtener en algún lugar de Andalucía (excepto Sevilla y su provincia) y cargar en algún puerto de esta región; mas descargar —y se entiende que, en el puerto de descarga, vender— sólo podría hacerlo en las provincias de Guipúzcoa o Vizcaya. De esta forma tan astuta, es fácil entender que los Monarcas pretendían ahorrarse el flete del transporte de un trigo que, a todas luces, precisaban las citadas provincias norteñas.

(26) El cartógrafo y piloto español Juan de la Cosa nació en Santa María del Puerto (hoy Santoña) hacia 1449, y fue el maestre y propietario de la *Santa María*, la nave en que viajaba Colón. La nao encalló el 25 de diciembre, según puede verse en el *Diario*, y Colón, *acaso un*

mente y sin vista de documentos, informes, tasaciones y demás requisitos que dan larga vida a las reclamaciones particulares contra el Estado (27). Tal circunstancia invita a pensar dos cosas:

— Como en la orden real de remuneración no se menciona escrito alguno de solicitud por parte del demandante con fecha anterior a la de la carta real, parece ser que Juan de la Cosa no debió de reclamar su indemnización por medio de una solicitud oficial.

— Como en la orden real de remuneración no se hace referencia a vista de documento, informe, tasación o resolución judicial alguna, como suele ser habitual cuando el Estado (en este caso la Corona) indemniza a un particular tras un contencioso, no debió de existir vista de sentencia para el asunto del naufragio; es decir, parece ser que el accidente fue objeto de juicio, circunstancia esta que también apunta a la inocencia del maestre.

Como siguientes documentos expondré algunos de los que hacen referencia a la participación de Juan de la Cosa como miembro de la expedición del segundo viaje de Colón (28).

Para Ballesteros Beretta no existe duda de que el maestre Juan de la Cosa del primer viaje colombino es la misma persona que el Juan de la Cosa marinerero y cartógrafo que aparece entre la tripulación del segundo (29). Según

*poco celoso de la pericia de Juan de la Cosa, le acusó de sabotaje. La acusación no pudo probarse y Juan de la Cosa siguió haciendo viajes. Murió en el séptimo, acribillado por las flechas de los indios de Colombia (1510). Véase COLÓN, Cristóbal: *Diario de a bordo* (introducción, apéndice y notas de Vicente Muñoz Puelles). Ediciones Generales Anaya. Madrid, 1985, p. 159.*

La Casa de Contratación reconoce y expide a Juan de la Cosa el título de piloto con fecha posterior a la del primer viaje colombino. Véase Archivo General de Indias, Sevilla (en adelante AGI), Contratación, «Legajo en el que se le concede el título de piloto a Juan de la Cosa».

(27) GARCÍA DE LA RIEGA, Celso: *op. cit.*, pp. 92-94.

(28) Sobre este particular quiero comentar aquí que, según el historiador Antonio Ballesteros, algunos autores colombistas dudan que el Juan de la Cosa que aparece como maestre en el primer viaje colombino sea el mismo que aparece como marinerero y cartógrafo en el segundo. Estas dudas, al parecer, son consecuencia de la existencia de un segundo Juan de la Cosa, natural de Cartagena, que figura en la tripulación del segundo viaje colombino, pero que nada tiene que ver con el Juan de la Cosa marinerero y cartógrafo que también aparece en ese mismo viaje. Ballesteros cita a Navarrete, Harrisse, Vignaud y al P. Ortega como autores que advirtieron esa duplicidad y que, por tanto, no dudan en identificar como una misma persona al Juan de la Cosa maestre y al Juan de la Cosa marinerero y cartógrafo. No ocurre así con Alicia B. Gould, historiadora que en su obra *Nueva lista documentada...* deja entrever cierta duda sobre tal identidad. Véase BALLESTEROS BERETTA, Antonio: *op. cit.*, pp. 23-25.

(29) No tiene tan clara esta correspondencia la historiadora Alicia B. Gould quien, en su obra *Nueva lista documentada...*, deja entrever cierta extrañeza por el hecho de que una misma persona pudiera navegar primero como maestre, y llevar sueldo de tal, y después navegar como marinerero y maestre de hacer cartas llevando sueldo, esta segunda vez, de simple marinerero. Así pues, esta autora considera la hipótesis de que Colón, a su juicio de carácter irritable y resentido, no hiciera las paces con el maestre de la nao *Santa María* —entendemos que por causa del naufragio de ésta— y, por tanto, el Juan de la Cosa cartógrafo del segundo viaje fuera persona distinta del maestre. Véase GOULD, Alicia B.: *op. cit.*, p. 79. Ballesteros Beretta, sin embargo, considera que el maestre Juan de la Cosa, por una parte, descendía de categoría (de maestre a

este autor: «El famoso marino del Cantábrico surge, de las declaraciones de los testigos de los pleitos colombinos, con una silueta inconfundible. Todos declaran, sin vacilación, y aluden a una misma persona, que es el maestre de la *Santa María*, y el cartógrafo del segundo viaje descubridor, y el mismo que realiza las expediciones con Hojeda y Rodrigo de Bastidas» (30). Como prueba de ello Ballesteros cita fragmentos de declaraciones de testigos que comparecieron en los Pleitos colombinos, las cuales versan, principalmente, sobre las relaciones que entre Colón y Juan de la Cosa se establecieron al respecto del aprendizaje que del arte cartográfico obtuvo el segundo del primero en el segundo viaje descubridor. Así, por ejemplo:

— El testigo Bartolomé Colón dice: «que el dicho Juan de la Cosa... que fue como descubridor e descubrió fue con este testigo por marinero el segundo viaje e decya e contava de la yndustria e saber del dicho Almirante e que por esto lo sabe, porque dél deprenyeron mucho, eque así es cierto e público e notorio en esta villa [se refiere a Palos], y en otras partes» (31).

— El testigo Cristóbal Rodríguez dice: «que a oydo dezir al Almirante que confyó a Juan de la Cosa sus cartas de marear e que se los abía trasladado, por donde se avía determinado de yr a descubrir» (32).

— El testigo Juan del Castillo dice: «que sabe que Juan de la Cosa dependió del Almyrante por donde se determinase a yr a descubrir» (33).

— Bernardo de Ibarra, vecino de la villa de Santiago, declara: «queste testigo vyó e oyó al dicho Almyrante cómo se quexaba de Juan de la Cosa diziendo que por que le avía traydo consigo a estas partes la primera vez e por hombre abile, él le avía enseñado el arte del mar e que andava diziendo que sabía más quel» (34).

— El testigo Pedro de Arroyal dice: «que Pero Alonso Nyño avía ydo a Paria con Cristóbal Guerra e con Hojeda e Juan de la Cosa, los quales avian venydo con el Almirante don Cristóbal Colón el primero viaje, e que este testigo vió cómo el dicho Almyrante mostrando al dicho Juan de la Cosa las cartas de marear que fazía, e Juan de la Cosa las dibuxaba, e que de allí el dicho Juan de la Cosa tomó noticia para venir en aquellas partes, e que seyendo este testigo camarero del dicho Almyrante don Cristóbal, riñó con él por que avía dexado al dicho Juan de la Cosa ciertos dias una carta de marear que era la principal que el Almyrante tenya, que llamavan mapamundi» (35).

La primera declaración tiene dos partes, a juicio de Ballesteros: una en la que el testigo asegura que Juan de la Cosa fue con él en el segundo viaje en

marinero) pero, por otra, ascendía al ocupar el cargo, más o menos científico, de maestre de hacer cartas. Véase BALLESTEROS BERETTA, Antonio: *op. cit.*, p. 67.

(30) BALLESTEROS BERETTA, Antonio: *op. cit.*, p. 24.

(31) *Colección de documentos inéditos...*, 2.^a serie, t. VII: Pleitos de Colón, p. 51; cit. por BALLESTEROS: *op. cit.*, p. 67.

(32) *Ibidem*, p. 108, cit. por BALLESTEROS: *op. cit.*, p. 67.

(33) *Ibidem*, p. 106, cit. por BALLESTEROS: *op. cit.*, p. 67.

(34) *Ibidem*, t. VIII. Madrid, 1893, p. 140, cit. por BALLESTEROS: *op. cit.*, p. 69.

(35) *Ibidem*, p. 149, cit. por BALLESTEROS: *op. cit.*, p. 70.

calidad de marinero, y otra en la que el testigo pone de manifiesto el magisterio de Colón y lo que de él aprendieron. Yo, sobre esta segunda parte no me atrevería a decir si quien habla del magisterio de Colón es el testigo o es el propio Juan de la Cosa (36).

La segunda y tercera declaración hablan de modo transparente de una relación directa entre el Almirante y Juan de la Cosa, la cual pudo existir en el primer viaje pero, en opinión de Ballesteros, es más verosímil que acaeciera en el segundo, cuando Juan de la Cosa viajaba ya como cartógrafo; y aunque mucho había aprendido de Colón en el primer viaje del descubrimiento, el aprendizaje daba sus frutos en el segundo, en el que según Ballesteros, Colón confiaba ya a su discípulo las cartas, como a un alumno bien adelantado, capaz de apreciar las obras del maestro (37).

La cuarta declaración, en la que Colón se queja de Juan de la Cosa porque se jactaba de saber más que él, según Ballesteros se presta después del segundo viaje, razón por la que Juan de la Cosa no figura en el tercer viaje (38).

La última declaración, es decir, la del testigo Pedro de Arroyal, tiene especial interés a ojos de Ballesteros pues, según este autor, el testigo es camarero del Almirante en el segundo viaje descubridor, por lo que todo lo que cuenta sucede en el segundo viaje, si bien este testigo, a decir de Ballesteros por error, incluye un dato equivocado en su declaración como es el de incluir a Hojeda entre los tripulantes del primer viaje colombino (39).

Pues bien, de ser cierto que el maestre Juan de la Cosa del primer viaje descubridor y el marinero y cartógrafo del mismo nombre que aparece en el segundo son la misma persona (y parece ser que lo son, a tenor de lo escrito por los principales autores colombistas —ver nota 28— y por las declaraciones de los testigos de los Pleitos colombinos) y que éste, como cartógrafo, hubiera tenido mucha relación en este segundo viaje con Colón y hubiera aprendido mucho de él, tales circunstancias nos permitirían, volviendo al hilo de nuestra investigación, plantear aquí otra serie de disquisiciones respecto del incidente que nos ocupa, como son:

— Que resulta cuando menos extraño que un tripulante acusado de traición por parte del jefe de una primera expedición, figure como miembro de cierta importancia en una segunda expedición organizada por el mismo jefe. De lo que cabe pensar que, o bien Colón fue muy tolerante y generoso con Juan de la Cosa, o bien el primero realmente veía al segundo más como un hombre apto y hábil que como una persona negligente y traidora.

— Que tales circunstancias refuerzan la hipótesis antes planteada de que no debió de existir juicio formal a consecuencia del incidente del naufragio,

(36) Hemos de tener en cuenta que esta declaración la realiza un Colón, concretamente Bartolomé, el cual, lógicamente, tanto por boca de él como empleando boca ajena, trataría siempre de ensalzar el magisterio de su predecesor.

(37) BALLESTEROS BERETTA, Antonio: *op. cit.*, p. 69.

(38) BALLESTEROS BERETTA, Antonio: *op. cit.*, p. 69.

(39) *Ibidem*, p. 70.

ya que resulta extraño que una persona que acusa formalmente a otra de los cargos de negligencia y traición requiera otra vez los servicios de ésta en una empresa posterior y, por lo mismo, también resulta extraño que la persona acusada formalmente de tales cargos consienta en participar en empresa alguna organizada por su acusador.

La interpretación de ciertos autores

La mayoría de los autores y cronistas colombinos consultados tratan de pasada el naufragio de la *Santa María* pues, o bien hacen simple mención del suceso, o bien se limitan a copiar o repetir lo que sobre el suceso se registra en el *Diario*, sin añadir nuevos detalles u otras versiones o interpretaciones. Los únicos autores que citaré en esta parte de la investigación por cuanto corren, desde mi punto de vista, un cierto riesgo a la hora de pronunciarse o escribir sobre este incidente son por un lado Juan Manzano y por otro Antonio Ballesteros.

Juan Manzano, en su obra *Colón y su secreto*, en su análisis del primer viaje, cuando llega al día en que tiene lugar el suceso, escribe: «El lunes 24 de diciembre, antes de salido el sol, para aprovechar la brisa de tierra, Colón abandonó, con escaso viento, el puerto de la Mar de Santo Tomás, en dirección al poblado de Guacanagarí, distante unas seis leguas de este lugar. A las doce horas de aquella noche (40), justamente en el momento que comenzaba el nuevo año y, con él, la fiesta de la Natividad del Señor, la *Santa María*, abandonada en manos de un grumete, por haberse retirado a descansar el maestre a quien en esa hora tocaba la guardia, encalló en un banco de arena próximo a la playa a donde se dirigían. La nao se perdió, pero logró salvarse la tripulación y todo lo que llevaba a bordo» (41).

Me llama la atención la firmeza con la que Manzano trata de los pormenores de este suceso. Así, por ejemplo, no acabo de entender la seguridad con la que este autor registra la hora (42) de la encallada, sin duda como consecuen-

(40) Adviértase que Manzano sitúa el naufragio a las doce horas de la noche del lunes 24 de diciembre o, lo que sería igual, a las cero horas del martes 25 de diciembre. En el *Diario* el accidente aparece comentado el 25 de diciembre, fecha que la mayoría de los autores colombistas han venido utilizando, a falta de mayores puntualizaciones, para ubicar en el tiempo este suceso. En mi opinión ambas fechas son válidas, teniendo en cuenta que la *Santa María* naufraga entre la noche del 24 y la madrugada del 25. No obstante, conviene recordar que el *Diario* está salpicado de pequeñas inexactitudes cronológicas, debido principalmente a que los marineros cuentan sus singladuras de mediodía en mediodía. Así, por ejemplo, cuando Las Casas habla en su *Historia de las Indias* del día en que se avistó tierra por primera vez, dice: «Parece ser, pues se vio la tierra dos horas después de medianoche, jueves, se debe atribuir al viernes este descubrimiento; y, por consiguiente, fue a 12 de octubre». Sin embargo, si se incluye esta noche en la singladura del mediodía del jueves 11 al mediodía del viernes 12, habría que retrasar el descubrimiento al jueves 11, fecha que dan Fernández de Oviedo y López de Gomara.

(41) MANZANO MANZANO, Juan: *op. cit.*, p. 413.

(42) Dada la dificultad que tenían entonces los marinos para precisar la hora nocturna.

cia de haber considerado al pie de la letra lo que dice el *Diario*: «Quiso nuestro señor que a las doce horas de la noche...»; pero entiendo menos aún su rotundidad cuando afirma que «la *Santa María*, abandonada en manos de un grumete, por haberse retirado a descansar el maestre a quien en esa hora tocaba la guardia, encalló en un banco de arena próximo a la playa adonde se dirigían», ya que en el *Diario* no se menciona expresamente que el maestre se fuera a dormir después de que lo hiciera el Almirante.

Según esta versión de Manzano, el mayor y más evidente responsable del naufragio sería el maestre de la nao, es decir, Juan de la Cosa; pero, si tenemos en cuenta que Manzano no cita fuente documental alguna en que apoyar esta versión de los hechos, ésta sólo puede ser producto de la interpretación que hace este autor del pasaje sobre el accidente que aparece en el *Diario*. Si esto es así, que es lo que parece a todas luces, la seguridad con la que Manzano se expresa a la hora de tratar estos puntos tan importantes y controvertidos del naufragio carecería, desde mi punto de vista, de un fundamento sólido, pues ni el mismo *Diario* se expresa en términos tan categóricos como él lo hace.

Pasemos ahora a conocer la versión de Ballesteros. Este autor, al tratar del suceso, sí especifica que se remite a las palabras del *Diario* que, según él, describen lo ocurrido con detalles y circunstancias precisos (43).

Para Ballesteros los principales responsables del naufragio son, por un lado, el timonel, que desobedeciendo la orden expresa del Almirante de no dejar nunca gobernar a los grumetes dejó el gobierno de la nao en manos del grumete —«la confianza de aquel marinero causaría la desgracia» (44)— y, por otro, el cansancio generalizado de la tripulación: «La mala ventura llegaba por la deidad maléfica que apellidaríamos del Cansancio, con mayúscula, y hasta pluralizando. El capitán, cansado; la marinería, cansada; y el timonel, más responsable de todos ellos, cansado también, deja el gobernalle en las manos inexpertas de un mozuelo» (45).

Respecto al fragmento del texto del *Diario* que trata el episodio del batel, el cual fue considerado por Colón un acto de traición del maestre y de la gente que con él iba, Ballesteros escribe lo siguiente: «De lo trascrito, de cuyos pormenores no cabe presentar objeciones, pues reflejan la verdad de lo acaecido, se transparenta una acusación del almirante. Éste trata de salvar la nao, y el maestre, o sea Juan de la Cosa, obedeciendo en parte la orden de Colón, pues tomaron el batel, pero no echaron el ancla. ¿Qué les movió a la desobediencia? ¿Cómo el maestre no pensó en salvar su buque? Los acontecimientos hay que explicarlos, porque los humanos se mueven por pasiones o intereses. Los marineros, presa del pánico, intentaron acudir a la carabela para que los socorriese. El suponer que Juan de la Cosa, dueño de la embarcación encallada y en peligro de abrirse con un violento choque contra las rocas, fuera el iniciador de aquella maniobra, lo conceptúo absurdo. Él fue arrastrado por los

(43) BALLESTEROS BERETTA, Antonio: *op. cit.*, p. 55.

(44) *Ibidem*, p. 56.

(45) *Ibidem*, p. 56.



En esta carta antigua se registra el lugar preciso donde naufragó la *Santa María*, así como la derrota que siguió Colón antes y después de este percalce.

marineros del batel. Y Colón echa sobre él la mayor culpa al decir: “el maestre de la nao, cuya era la guardia”. Que le importaba el riesgo de su nave, como es natural, lo prueba el que salió en seguida después del almirante» (46).

La posibilidad de que, por algún motivo, Juan de la Cosa fuera arrastrado hacia la carabela *Niña* por los marineros que con él iban en el batel, pudiera ser una interpretación razonable para este suceso (47); pero me parecen exageradas las expresiones de pánico con las que Ballesteros pinta la escena, teniendo en cuenta que la nao había encallado en un bajío una noche sin viento ni mar, «que era calma muerta y la mar como en una escudilla».

Vemos, por tanto, que estos autores emplean el *Diario* como única fuente documental en que sustentar sus versiones, pues sólo a él se remiten. Tal circunstancia parece que contribuye a ratificar la hipótesis de que no debió de existir causa judicial formal en la que se esclareciesen las circunstancias de este suceso, pues ninguno de los autores consultados hacen mención de pleitos o documentos testificales algunos, los cuales, de haber existido, tan válidos hubieran podido resultar para verificar los pormenores de este episodio.

Análisis náutico del accidente

En esta última parte de la investigación estudiaremos el episodio del naufragio desde una lógica puramente náutica.

A fin de poder valorar con mayor conocimiento de causa la veracidad de ciertos detalles del suceso que registra el *Diario*, cuatro serán los aspectos náuticos que estudiaremos en este apartado, a saber:

- cómo era la organización de las guardias en aquella época;
- cuál pudo ser la duración aproximada de cada guardia nocturna aquella noche de Navidad de 1492;
- qué se debía hacer durante la guardia nocturna y cómo se debía llevar ésta;
- cómo debían los oficiales de aquella época entregar y recibir sus guardias.

Para obtener información acerca del primer punto, es decir, cómo era la organización de las guardias en aquella época de los descubrimientos, atenderemos a lo que Alonso de Chaves (48), en su *Espejo de Navegantes*, nos dice al respecto:

(46) *Ibidem*, p. 57.

(47) Muy probablemente, dice Manzano en su obra *Colón y su secreto*, los vizcaínos de la *Santa María* no iban tan bien acaudillados en este viaje como los de Moguer y Palos. Juan de la Cosa, su maestre, no debía de tener sobre ellos el ascendiente de los Pinzones sobre sus subordinados. MANZANO: *op. cit.*, p. 337.

(48) Alonso de Chaves, piloto mayor de la Casa de Contratación de Sevilla, escribe entre los años 1520 y 1538 su tratado de navegación *Quatri Partitu en Cosmografía Práctica*, y por otro nombre también llamado *Espejo de Navegantes*. En él el autor trata y engloba los principa-

«El maestre y piloto y contra maestre (49), todos tres, deben repartir entre sí los tres cuartos de la vela o guarda de la nao que cada noche se deben hacer, partiendo asimismo toda la otra gente en tres partes, y la tal tercia parte de la gente velará su cuarto con el maestre o con el contra maestre o piloto, según que le cupiere: la cual vela debe ser hecha por tal orden, que el que velare el primer cuarto de la noche otro día tomará el segundo cuarto que es modorra, y a la tercera noche tomará el cuarto del alba» (50).

Así pues, vemos cómo la noche se cubría con tres guardias, para cuyo servicio la tripulación se dividía en tres partes. Y que ésta era sin duda la práctica seguida en las embarcaciones de la expedición colombina y, concretamente, en la nao *Santa María*, como se puede comprobar en los muchos fragmentos del *Diario* relativos al tema; por ejemplo, el que aparece el martes 20 de noviembre, «amansó y mudóse el viento al tercero cuarto de la noche», o el que aparece el viernes 7 de diciembre, «al rendir del cuarto del alba, dio las velas y salió de aquel puerto de San Nicolás...».

Para informarnos sobre el segundo punto, volvemos a remitirnos a Alonso de Chaves:

«Estos tres cuartos de la noche se reparten en esta manera, miran en el tiempo que están cuántas horas hay desde que ellos hacen la oración (51) hasta que es amanecido, y todo este tiempo reparten en tres partes, y ven cuántas horas tiene cada cuarto de estos y tantas han de contar en la vela de cada cuarto, las cuales horas ellos conocen o por el norte (52) o por las ampo-

los aspectos de la navegación de su época, los siglos XV y XVI. Dadas las fechas en las que se escribe este tratado, podemos decir que en él se recogen todas las prácticas marineras de la época de los descubrimientos y, por supuesto, con toda seguridad, las que debieron regir en el primer viaje colombino.

(49) Advertimos que en un barco con una dotación normal las guardias se repartían entre el maestre, el piloto y el contra maestre. Como ya dijimos, en la expedición de Colón, por llevar las embarcaciones capitán además de maestre, las guardias se hacían entre el capitán, el maestre y el piloto. En la nao *Santa María* el capitán era Colón, y el maestre, Juan de la Cosa; en cuanto al piloto, no se sabe con certeza si era Peralonso Niño o bien Sancho Ruiz de Gama.

(50) CHAVES, Alonso de: *Quatri Partitu en Cosmografía Práctica, y por otro nombre también llamado Espejo de Navegantes*. Instituto de Historia y Cultura Naval. Madrid, 1983, p. 231.

(51) Alonso de Chaves, en la mencionada obra, dice: «Todas las tardes, en anocheciendo o a puesta de sol, el maestre debe mandar a todos digan la Salve y el Ave María y las otras devociones, y después de anochecido se deben encender algunas linternas y puestas en devidos lugares». Véase CHAVES, Alonso de: *op. cit.*, p. 230.

(52) En la época de Colón y, por tanto, en la época en la que Chaves escribió su *Espejo*, la Estrella Polar giraba en un radio de 3° 27' en torno al Norte. Así pues, según la hora de la noche que fuera, la marcación de la estrella se alejaba más o menos del verdadero norte geográfico. Este giro de la Polar quedaba y queda (en la actualidad el radio de giro de la Polar es aproximadamente de 1°) mucho mejor definido por el propio giro de las guardas, es decir, por el giro de las estrellas exteriores que, junto con la Polar, formaban y forman la constelación de la Osa Menor. Para saber cuánto más cerca la marcación de la Polar estaba del Norte, los navegantes de la época consideraban la posición relativa de las guardas con respecto a la Estrella Polar y, para ayudarse en tal consideración, dibujaban un diagrama de un hombre con los codos a los

lletas (53) que es un reloj de arena que va en la bitacula en donde va la aguja de marear» (54).

Que en las naves de la expedición de Colón y, por tanto, en la *Santa María* se obraba y se calculaba y controlaba la duración de la guardia nocturna de la manera que describe Chaves en su tratado, parece ser algo claro, a tenor de lo que se trasluce de muchos fragmentos del *Diario* que se ocupan de estos temas. Citaré ahora algunos de estos fragmentos:

- Lunes 17 de septiembre: «Tomaron los pilotos el Norte marcándolo, y hallaron que las agujas noroesteaban una gran cuarta, y temían los marineros y estaban penados y no decían de qué. Conociólo el Almirante; mandó que tornasen a marcar el Norte en amaneciendo, y hallaron que estaban buenas las agujas. La causa fue porque la estrella que parece hace movimiento, y no las agujas.».
- Domingo 30 de septiembre: «Que las estrellas que se llaman las guardas, cuando anochece, están junto al brazo de la parte del Poniente, y cuando amanece están en la línea debajo del brazo al Nordeste, que parece que

lados y las manos extendidas hacia fuera, a partir del cual, considerando a la Estrella Polar como el ombligo de este hombre, y según las guardas quedaran en la línea de un brazo, de un hombro, en la cabeza, etc., podían llegar a conocer la desviación de la Polar respecto del Norte. Pues bien, teniendo en cuenta que el movimiento de giro de las estrellas se puede emplear como un reloj, se entiende que la variación de la marcación de la Polar, o lo que es igual pero más fácil de observar, la variación de la posición relativa de las guardas, sirviera y sirva de guía para calcular la hora aproximada de la noche.

Parece ser que Colón fue uno de los primeros navegantes que se percató del movimiento de la Polar, y también fue uno de los primeros en experimentar una variación o declinación magnética NO (noroeste) en la aguja de marear, como se desprende de algunos pasajes del *Diario* en los que se tocan estos asuntos; por ejemplo, el que aparece el lunes 17 de septiembre: «Tomaron los pilotos el Norte marcándolo, y hallaron que las agujas noroesteaban una gran cuarta, y temían los marineros y estaban penados y no decían de qué. Conociólo el Almirante; mandó que tornasen a marcar el Norte en amaneciendo, y hallaron que estaban buenas las agujas. La causa fue porque la estrella que parece hace movimiento, y no las agujas» o, también, la nota que aparece el domingo 30 de septiembre: «Que las estrellas que se llaman las guardas, cuando anochece, están junto al brazo de la parte del Poniente, y cuando amanece están en la línea debajo del brazo al Nordeste, que parece que en toda la noche no andan salvo tres líneas, que son nueve horas [vemos aquí cómo Colón hacía la relación entre el movimiento de las guardas y el cómputo de las horas], y esto cada noche: esto dice aquí el Almirante. También en anocheciendo las agujas noroestean una cuarta, y en amaneciendo están con la estrella justo; por lo cual parece que la estrella hace movimiento como las otras estrellas, y las agujas piden siempre la verdad». Se deduce pues, por éstos sus comentarios, que Colón advierte el movimiento de la Polar, pero parece no conocer y, por tanto, tener en cuenta, el efecto de la variación o declinación magnética sobre la aguja.

(53) Alonso de Chaves escribe acerca de la ampolleta lo siguiente: «El instrumento o reloj de arena que llaman ampolleta, no es pequeño su provecho, porque él nos muestra la hora del día y de la noche en todo tiempo y lugar, aunque sea en tiempo tempestuoso, lo cual es cosa muy necesaria y de mucho provecho en la navegación, no sólo por saber las horas del tiempo que es ya pasado, mas también para medir el tiempo de las singladuras y derrotas que son necesarias hacerse en la navegación, y para repartir el tiempo de las velas a la gente para la guardia de la noche que se hace». Véase CHAVES, Alonso de: *op. cit.*, p. 131.

(54) CHAVES, Alonso de: *op. cit.*, p. 231.

- en toda la noche no andan salvo tres líneas, que son nueve horas, y esto cada noche: esto dice aquí el Almirante. También en anocheciendo las agujas noroestean una cuarta, y en amaneciendo están con la estrella justo; por lo cual parece que la estrella hace movimiento como las otras estrellas, y las agujas piden siempre la verdad.»
- Jueves 11 de octubre: «Por lo cual, cuando dijeron la salve, que la acostumbraban decir y cantar a su manera todos los marineros y se hallan todos...».
 - Viernes 7 de diciembre: «Al rendir del cuarto del alba, dio las velas y salió de aquel Puerto de San Nicolás...».
 - Miércoles, 19 de diciembre: «las noches dice que eran de catorce horas».
 - Jueves 17 de enero: «Ayer, al poner del sol calmóse algo el viento; andaría catorce ampolletas, que tenía cada una media hora o poco menos, hasta el rendir del primer cuarto, y andaría cuatro millas por hora, que son veintiocho millas (55). Después refrescó el viento y anduvo así todo aquel cuarto, que fueron diez ampolletas...».
 - Lunes 21 de enero: «y andaría ochenta y ocho millas en once horas que tenía el día, que son veintiuna leguas, sacada una que perdió porque arribó sobre la carabela *Pinta* por hablarle. Hallaba los aires más fríos, y pensaba dice que hallarlos más cada día cuanto más se llegase al Norte, y también por las noches ser más grandes por la angostura de la esfera».

De estos fragmentos seleccionados del *Diario*, podemos comprobar cómo en las naves de Colón se seguían las prácticas marineras que Chaves registra en su tratado, es decir, se rezaba la Salve al anochecer, cuando se juntaban por orden expresa de Colón las tres embarcaciones; se dividían las guardias en cuartos (la vela nocturna en tres cuartos: primero, segundo y tercer cuarto, o bien, primer cuarto, cuarto de modorra y cuarto del alba); se empleaba tanto la ampolleta como la observación de la estrella polar y las guardas para medir las guardias nocturnas, así como el tiempo que soplaba un determinado viento; y también vemos cómo Colón tiene en cuenta la prolongación de las noches tanto por el propio cambio estacional como por efecto del cambio en la latitud.

Vamos a calcular ahora, con ayuda del Almanaque Náutico, la duración real de las noches del 19 de diciembre, del 24 de diciembre y del 21 de enero para una latitud de 20° norte, que es aproximadamente la del lugar donde tuvo lugar el naufragio, y también nos vale como latitud aproximada para situar a Colón los días 19 y 21 de enero porque, si bien para esta fecha pudiera haber estado algo más al norte, estimo que su posición no estaría más allá de los 25° norte, con lo que el cálculo de la duración de la noche, como veremos, apenas cambia. Así pues, el Almanaque Náutico (56) nos dice que:

(55) Colón contaba en millas romanas, equivalentes a 1.481 metros. La legua marina de su época, igual a cuatro millas romanas, corresponde aproximadamente a tres millas marinas actuales.

(56) Almanaque Náutico. Real Instituto y Observatorio de la Armada, San Fernando (Cádiz), 1990.

- El 19 de diciembre, en 20° Norte, puesta del sol a las 17h 25m, salida a las 6h 29m. Estos datos nos dan una duración nocturna de 13h 04m.
- El 24 de diciembre, en 20° Norte, puesta de sol a las 17h 27m, salida a las 6h 32m. Estos datos nos dan una duración nocturna de 13h 05m.
- El 21 de enero, en 20° Norte, puesta de sol a las 17h 46m, salida a las 6h 38m. Estos datos nos dan una duración nocturna de 12h 52m. En 25° Norte, puesta de sol a las 17h 37m, salida a las 6h 46m, con lo que la duración nocturna es de 13h 09m (57).

Vemos, por tanto, que Colón acierta en su estimación de once horas para la duración del día (trece horas, por tanto, la duración de la noche) del 21 de enero, pero se equivoca en casi una hora en la estimación de la duración de la noche del 19 de diciembre. Por tanto, entendemos que también podría haber arrastrado parte del error hacia la noche del 24 de diciembre, por estar ambas fechas muy próximas entre sí y no haber variado apenas su latitud en esos días (58). Así pues, promediando ambos valores, podemos estimar que, a juicio de Colón, tendrían que repartirse unas trece horas y media entre las tres guardias de la noche (entre los tres cuartos de la vela), lo que quiere decir que cada uno de estos cuartos de guardia tendría asignada una duración de unas cuatro horas y media, aproximadamente, lo que equivaldría a unas 9 o 10 ampolletas, teniendo en cuenta la duración de media hora o algo menos de cada vuelta de este reloj de arena. Esto significa que el rendir del primer cuarto de la noche del 24 de diciembre o, lo que es igual, la hora del primer cambio de guardia nocturno, momento en el cual el oficial del primer cuarto debía haber entregado la guardia al del segundo, tendría que haber tenido lugar sobre las diez de la noche (59).

Para informarnos sobre el tercer punto —qué hacer y cómo llevar la guardia nocturna—, volveremos a remitirnos al tratado de Chaves, que dice al respecto:

«La cual vela y guarda, el que tiene cargo de aquel con toda la gente que le fuere repartida, hará buen vela y guardia, poniendo hombre suficiente al timón, y él mirará las velas y aparejos y todas las cosas que deben ir a mucho recaudo y hará recoger la centina y esgotar la bomba y pondrá gran diligencia en mirar por el fuego no haga daño o se prenda, no consintiendo que

(57) Estos valores han sido calculados sobre la base del Almanaque Náutico de 1990. No obstante, y a pesar de los casi quinientos años de diferencia entre unas efemérides solares y otras, entiendo que no debe incurrirse en mucho error al establecer esta analogía.

(58) Recordemos que el día 19 de diciembre navegan cerca de una isla pequeña a la que bautizan como isla de Santo Tomás y que, como podemos ver en la carta de la página 43, esta isla está muy próxima al lugar del naufragio y casi en la misma latitud.

(59) Ésta es la hora aproximada del primer cambio de guardia nocturno, que nosotros hemos calculado a partir de datos exactos obtenidos del Almanaque Náutico para esa fecha y esa latitud. Evidentemente Colón no contaba con la ayuda de un almanaque náutico para conocer la hora exacta de la puesta y de la salida del sol y, con éstas, la duración exacta de la noche.

ninguno lleve lumbre por la nao a ninguna parte, principalmente a donde está la pólvora o alquitrán o cosa que lo tenga, y mandará a todos que vayan con mucho silencio, y él mirará y escuchará a todas partes, y asimismo algunos de los otros de su compañía si ven u oyen algunas señales por do conozcan que están cerca de tierra, o de algunos bajos, o sienten que toca la nao, y se fueren en sospecha de algo de esto, irán tentando con la sonda, e irán escuchando si oyen o sienten golpe u otra cosa irán luego a ver que es o si alguno descerraja o abre o barrena alguna caja o pipa para sacar algo, principalmente llevando gente sospechosa, o en tiempo de mucha necesidad; y el que tuviere el cuarto de la modorra que en la media noche descenderá abajo con una lumbre en su linterna y requerirá los paños y la centina no se haya recumado alguna agua que les dañe la panatica u otras cosas, y en viendo o sintiendo alguna cosa dentro o fuera de la nao, debe despertar a toda la otra gente para que se provea luego de remedio» (60).

También escribe Chaves: «Cuando fueren en demanda de alguna tierra o en sospecha que la puede haber o algunos arrecifes o bajos, deben siempre llevar la sonda en la mano y tentando el fondo de rato en rato, y ver las brazas que tiene y lo que saca la sonda principalmente si tiene noticia por lo que saca, en qué parte puedan estar entonces» (61).

Por último, para informarnos acerca del cuarto punto que nos planteábamos, es decir, sobre cómo debían los oficiales en aquella época entregar y recibir sus guardias, nos remitiremos una vez más al tratado de náutica de Chaves, en el que se dice: «Al rendir o acabar cada cuarto, el que lo hubiere tenido, dará y entregará todas las cosas en el estado que las tomó y dejará esgotada la bomba y dará cuenta al piloto qué guivadas o singladuras ha hecho y cuántas ampolletas cada una; y el que entrare a servir el otro cuarto requerirá luego a todas las cosas y hará las diligencias susodichas» (62), y también se dice que «el que recibe la guardia del cuarto proveerá de hombre

Así pues, para ver cómo podía afrontar Colón este problema, dos son principalmente las hipótesis que nos podemos plantear: la primera es que Colón considerase siempre una misma hora para la puesta de sol; mas esta hipótesis sólo sería válida, desde mi punto de vista, para el caso de que Colón hubiese considerado siempre la misma duración tanto para las noches como para los días, cosa que, como vemos en el *Diario*, no sucede. La segunda hipótesis, más razonable y válida a mi modo de ver, ya que Colón, como se aprecia en el *Diario*, sí consideraba el alargamiento y acortamiento entre días y noches, es que Colón calculase las horas de puesta y salida de sol basándose en una estimación aproximada de la duración de la noche, restando la mitad de esta duración a la medianoche (24h) para obtener la hora de la puesta, y sumando el mismo valor también a la medianoche para obtener la hora de la salida. En consecuencia, si la duración estimada por Colón para la noche del 24 de diciembre era de 13h 30m, la hora de la puesta de sol para este día, según este segundo método, sería sobre las cinco y cuarto de la tarde, y la salida, sobre las siete menos cuarto de la mañana. Si a las cinco y cuarto de la tarde le sumamos unas cuatro horas y media de guardia, obtenemos la hora del primer cambio de guardia nocturno: las 21h 45m, es decir, prácticamente las diez de la noche, tal como calculábamos al principio.

(60) CHAVES, Alonso de: *op. cit.*, p. 231.

(61) *Ibidem*, pp. 230-231.

(62) *Ibidem*, p. 231.

sabio de quien se fie el timón, y el que tuviere cargo de las ampollitas sea persona que no haga engaño en el contar de las horas porque trabajen todos igualmente» (63).

Pues bien, conocidos ya todos estos aspectos náuticos, pasaremos una vez más analizar, pero ahora desde esta nueva perspectiva, el texto que sobre el incidente ha quedado registrado en el *Diario*:

«Navegando con poco viento el día de ayer desde la mar de Santo Tomé hasta la Punta Santa, sobre la cual a una legua (64) estuvo así hasta pasado el primer cuarto, que serían a las once horas de la noche, acordó echarse a dormir, porque había dos días y una noche que no había dormido».

La expresión «hasta pasado el primer cuarto, que serían a las once horas de la noche» nos da a entender (65) que Colón, al cargo del primer cuarto de la vela nocturna y, por tanto, responsable de ésta, acuerda irse a dormir una vez completado el primer cuarto de la vela, es decir, una vez completada su guardia, lo que en apariencia lo eximiría de responsabilidad en el naufragio (66).

No obstante, dos detalles me han llamado la atención en este primer párrafo; el primero es el uso de la expresión «acordó echarse a dormir, porque había dos días y una noche que no había dormido», pues con ella parece que Colón trata de justificar su decisión de irse a dormir, algo por completo innecesario de ser cierto, tal como registra el *Diario*, que había completado efectivamente su guardia. El segundo detalle que me sorprende es que no se mencione el relevo de la guardia, circunstancia ésta tan importante para esclarecer responsabilidades en el suceso pues, como sabemos por Chaves, al rendir de cada cuarto el oficial que ha estado al cargo tiene que entregar la guardia a su relevo, y sólo cuando el relevo ha recibido efectivamente la guar-

(63) *Ibidem*, p. 232.

(64) Unas tres millas marinas actuales, es decir, unos seis kilómetros aproximadamente.

(65) Adviértase que usamos la expresión «el párrafo da a entender» y no «Colón da a entender», y será esta manera impersonal la que emplearemos durante todo este análisis, pues no debemos olvidar que el texto que examinamos no es el diario de navegación original de Colón, sino una transcripción del mismo o de una segunda copia retocada de dicho diario original (sobre originalidad de la transcripción, véase pág. 31, último párrafo).

(66) Según nuestros cálculos, la hora aproximada del cambio de guardia tendría que haber sido las diez de la noche. Así pues, las once de la noche, hora que aparece en el *Diario*, situaría el momento en el que Colón decide irse a dormir ya bien entrada la segunda guardia de la noche, a cargo de la cual estaría Juan de la Cosa; pero entonces ¿cómo no se menciona en el *Diario* el relevo de la guardia? y, también, ¿cómo se explica que, si el Almirante estaba tan cansado, permaneciera en vela más tiempo del que le correspondía?

Vemos también cómo la expresión «hasta pasado el primer cuarto» ratifica y refuerza lo anterior, dando a entender claramente que el primer cuarto de la guardia ya estaba cumplido cuando Colón decide irse a dormir, dato aparentemente fundamental a la hora de dilucidar responsabilidades en el suceso del naufragio, tanto por lo anterior como porque situaría el momento del accidente dentro del intervalo del segundo cuarto de la noche.

día, queda el primero libre de responsabilidad frente al segundo. Pero el que tiene que entregar la guardia, máxime en aquella época en la que no existían los despertadores, tiene que encargarse también de avisar a su relevo, y seguiría siendo responsable de la misma en tanto no lo hubiese avisado y le hubiese hecho, cara a cara, la entrega efectiva de la guardia. Así pues, vemos cómo detalles como éste del relevo de la guardia no pueden ser obviados en el *Diario* cuando se tratan asuntos tan graves y delicados.

«Como fuese calma, el marinero que gobernaba la nao acordó irse a dormir, y dejó el gobernario a un mozo grumete, lo que mucho siempre había el Almirante prohibido en todo el viaje, que hubiese viento o que hubiese calma: conviene a saber, que no dejasen gobernar a los grumetes.»

En este párrafo se nos pone de manifiesto que entonces gobernaba la nao un marinero, el que acordó irse a dormir, dejando el gobernario (67) a un mozo grumete, y hago aquí esta puntualización por cuanto quiero destacar la palabra *marinero*, que no se puede ni se debe confundir con la palabra *maestre*, persona esta última que hasta el momento no ha aparecido en el relato del suceso.

Así pues, a la vista de este segundo párrafo, uno no puede menos que hacerse esta pregunta: ¿cómo el marinero que, de acuerdo con la lógica y con la práctica náutica que conocemos por el tratado de Chaves, pone al timón al oficial responsable de la guardia, puede decidir echarse a dormir? Evidentemente sólo caben dos respuestas: la primera sería que lo hace por consentimiento expreso del oficial responsable de la guardia, en cuyo caso la decisión de este oficial, por ser trascendental en el desenlace de los hechos, debería aparecer en la descripción del suceso, mas vemos que no aparece; la segunda respuesta posible sería que, en ausencia del oficial responsable, el marinero hubiera podido tomar por sí mismo decisión tan negligente, pero, entonces, ¿dónde estaba el oficial responsable?

Una cosa más es que en este segundo párrafo no sólo no se especifica que hubiera relevo alguno de marinero en el timón, sino que la expresión «el marinero que gobernaba la nao» más bien parece indicar que fuera el mismo marinero que gobernaba en la guardia de Colón el que decidió irse a dormir. De ser así, se ratificaría la hipótesis de que hubo relevo de la guardia, ya que de haber sucedido así, un nuevo marinero hubiera tenido que tomar el timón como sabemos por Chaves. Pero sigamos con la narración del *Diario*:

No obstante, como veremos más adelante a lo largo de este estudio, y teniendo en cuenta que el responsable de la guardia del segundo cuarto de la noche, es decir, Juan de la Cosa, era persona distinta de la que escribe el *Diario* —es decir, Colón, el cual evidentemente no se habría de inculpar a sí mismo en su propio diario de navegación—, existen razones fundadas para dudar de la exactitud y veracidad de estos datos.

(67) El *gobernario* o *gobernalle* es el timón.

«El Almirante estaba seguro de bancos y de peñas, porque el domingo, cuando envió las barcas a aquel rey, habían pasado al Este de la dicha Punta Santa bien tres leguas y media, y habían visto los marineros toda la costa y los bajos que hay desde la dicha Punta Santa al Este bien tres leguas, y vieron por dónde se podía pasar, lo que todo este viaje no hizo».

Este párrafo da a entender que el Almirante sabía de la peligrosidad de la zona, y también que fue voluntad de él seguir navegando y no tratar de acercarse a la costa para fondear (surgir) a fin de pasar la noche, o para llegar a tierra (a través del paso que conocían porque habían visto los marineros con anterioridad) (68). Continuemos con la narración:

«Quiso Nuestro Señor que a las doce horas de la noche, como habían visto acostar y reposar el Almirante y veían que era calma muerta y la mar como en una escudilla (69), todos se acostaron a dormir, y quedó el gobernalle en la mano de aquel muchacho, y las aguas que corrían llevaron la nao sobre uno de aquellos bancos. Los cuales, puesto que fuese de noche sonaban que de una grande legua se oyeran y vieran, y fue sobre él tan mansamente que casi no se sentía (70). El mozo, que sintió el gobernalle y oyó el sonido de la mar, dio voces, a las cuales salió el Almirante y fue tan presto que aún ninguno había sentido que estuviesen encallados. Luego el maestre de la nao, cuya era la guardia, salió».

Anteriormente nos planteábamos que, para que el marinero pudiera decidir irse a dormir, bien se lo tenía que haber consentido expresamente el oficial de la guardia, o bien, y sólo a falta de ese oficial de guardia, tal de-

(68) Chaves, en su tratado, dice que «cuando fueren en demanda de alguna tierra o en sospecha que la pueda haber o algunos arrecifes o bajos, deben siempre llevar la sonda en la mano y tentando el fondo de rato en rato, y ver las brazas que tiene y lo que saca la sonda principalmente si tiene noticia por lo que saca, en qué parte puedan estar entonces». Véase CHAVES, Alonso de: *op. cit.*, pp. 230-231. En consecuencia, vemos que la intención de navegar de noche por estas aguas no dejaba de ser arriesgada. Quizá en otras circunstancias, es decir, si no hubiese existido en Colón ese apremio por llegar al Cipango (en busca del codiciado oro), el Almirante no habría decidido navegar de noche por esta zona. Y puede que éste sea el motivo de la justificación que deja entrever en el primer párrafo de la narración.

(69) El Diccionario define la palabra *escudilla* como «vasija ancha semiesférica, en que se suele servir la sopa y el caldo»; así pues, la expresión «la mar como en una escudilla» sería el equivalente de entonces a la expresión «la mar como en un plato» o a «la mar como una balsa de aceite», que hacen todas referencia a una mar muy tranquila.

(70) No acabo de entender esta expresión, pues no alcanzo a dilucidar si quiere decir que se esperaba que tales bancos, de noche, se hubieran podido ver o escuchar a más de una legua (unas tres millas marinas actuales) pero que, por ser tanta la calma, no se pudieron sentir hasta que la nave estuvo prácticamente encima de ellos, o por el contrario quiere decir que, a pesar de que se podían oír y sentir a una legua, fueron sobre ellos sin advertirlos. Comenta Vicente Muñoz Puelles sobre este punto que en la oscuridad debía de resultar casi imposible saber a qué distancia se hallaban de la costa, pues una vez pasado el monte Caribata el litoral es casi totalmente plano, y que desde la Navidad hasta el poblado de Guacanagarí se extiende una vasta marisma de mangles, y las lomas se hallan muy al interior.

cisión podría haberla tomado por cuenta propia, pero de haberse dado este segundo caso, recordemos que entonces nos preguntábamos por el paradero del oficial de guardia. Pues bien, parece que a esta altura de la narración encontramos datos que tratan de aclarar y responder a estas preguntas. Adviértase que digo *tratan de aclarar*, porque, como analizaremos a continuación, lo hacen de una forma muy indirecta y, desde mi punto de vista, en absoluto clara. Evidentemente sí, tal como se desprende de este último párrafo, el oficial no estaba haciendo su guardia (el *Diario* da a entender que el grumete estaba solo), entonces este oficial estaba incumpliendo su obligación, y si tal circunstancia se hubiese dado ¿cómo no se menciona expresamente en el *Diario*?, es decir, ¿cómo no aparece en el *Diario* una frase en la que se especifique claramente que el oficial de la guardia, o bien el maestre, o bien Juan de la Cosa, había decidido con negligencia irse a dormir en el transcurso de su guardia? ¿Debemos, entonces, incluir al maestre entre esos «todos» que se fueron a dormir de la genérica y poco clara expresión: «todos se acostaron a dormir»? A tenor de este otro fragmento del *Diario*: «El mozo, que sintió el gobernalle y oyó el sonido de la mar, dio voces, a las cuales salió el Almirante y fue tan presto que aún ninguno había sentido que estuviesen encallados. Luego el maestre de la nao, cuya era la guardia, salió» parece ser que sí, pues nos dice que el maestre, de quien era la guardia, se encontraba en el interior de la nao, pues salió después que el Almirante.

No obstante, y en cualquier caso, se echa de menos en la narración una alusión directa que explique con claridad por qué no se encontraba el maestre en su puesto de guardia. Pero sigamos con la narración:

«... y díjoles el Almirante a él y a los otros que halasen el batel que traían por popa, y él con otros muchos saltaron en el batel, y pensaba el Almirante que hacían lo que les había mandado. Ellos no curaron sino de huir a la carabela, que estaba a barlovento media legua. La carabela no los quiso recibir haciéndolo virtuosamente, y por esto volvieron a la nao; pero primero fue a ella la barca de la carabela. Cuando el Almirante vio que se huían y que era su gente, y las aguas menguaban y estaba ya la nao la mar de través, no viendo otro remedio, mandó cortar el mástil y alijar (71) de la nao todo cuanto pudieron para ver si podían sacarla; y como todavía las aguas menguasen no se pudo remediar, y tomó lado hacia la mar traviesa, puesto que la mar era poco o nada, y entonces se abrieron los conventos (72) y no la nao».

Este fragmento de la narración nos dice que el maestre y los que con él arriaron y ocuparon el bote, desobedeciendo la orden de Colón de echar el ancla por popa, huyeron hacia la carabela que estaba media legua a barlovento. Esto es lo que dice el *Diario*; ahora bien, conviene que aquí analicemos su contenido lógico:

(71) *Alijar* es aliviar la carga de una nave.

(72) Herrera, en la Dec. 1.^a, lib. I, cap. 18, refiere puntualmente este suceso, y dice que conventos llamaban a los vacíos que hay entre costillas y costillas de una nave. Véase FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, Martín: *op. cit.*, p. 112, n. 1.

— Teniendo en cuenta que el maestre Juan de la Cosa era el propietario de la nao, no resulta lógico que la abandonara al desastre sin tratar de hacer nada por salvarla.

— De ser cierto que el maestre hubiera decidido irse a dormir durante su guardia y que ello hubiera provocado el accidente, no resulta lógico pensar que el maestre, tras advertir las consecuencias de su incorrecta decisión, tuviera ánimo suficiente para desobedecer una orden posterior de su capitán.

— Tampoco resulta lógico pensar que parte de la tripulación de la nave siniestrada, dejando a su suerte al resto de sus compañeros, decidiera huir hacia la otra nave de la expedición, en la creencia de que los tripulantes de ésta fueran a recibirles alegremente sin mayores objeciones.

— Llama también la atención la expresión: «Cuando el Almirante vio que se huían y que era su gente, y las aguas menguaban y estaba ya la nao la mar de través, no viendo otro remedio, mandó cortar el mástil y alijar de la nao todo cuanto pudieron para ver si podían sacarla; y como todavía las aguas menguasen no se pudo remediar, y tomó lado hacia la mar traviesa, puesto que la mar era poco o nada», por cuanto parece que en ella las acciones se suceden de manera simultánea o casi simultánea, en cuyo caso el que la nave tomara escora hacia una banda (tomase lado) y se atravesara a la mar podría haber sido más una consecuencia casi inmediata a la encallada, dada la poca agua existente bajo la quilla, que el producto lento del descenso paulatino del nivel de las aguas, como parece dar a entender el texto.

También es éste el episodio del suceso por el cual Colón acusa de traición al maestre y a la gente que con él fue en el batel aquella noche. Tal acusación queda registrada en un fragmento del *Diario* del día siguiente, es decir, del miércoles 26 de diciembre, que quiero mostrar aquí porque resulta también interesante para nuestro estudio:

«Así que todo es venido mucho a pelo para que se haga este comienzo; y sobre todo que cuando encalló la nao fue tan paso que casi no se sintió ni había ola ni viento. Todo esto dice el Almirante. Y añade más para mostrar que fue gran ventura y determinada voluntad de Dios que la nao allí encallase porque dejase allí gente, que si no fuera por la traición del maestre y de la gente, que eran todos o los más de su tierra, de no querer echar el ancla por popa para sacar la nao, como el Almirante los mandaba, la nao se salvara, y así no pudiera saberse la tierra, dice él, como se supo aquellos días que allí estuvo, y adelante por los que allí entendía dejar, porque él iba siempre con intención de descubrir y no de parar en parte más de un día si no era por falta de los vientos, porque la nao dice era muy pesada y no para el oficio de descubrir. Y llevar tal nao dice que causaron los de Palos, que no cumplieron con el Rey y la Reina lo que le habían prometido: dar navíos convenientes para aquella jornada, y no lo hicieron».

Aunque alegremente en apariencia, dado que el incidente del naufragio se le revela finalmente a Colón como conveniente, éste no deja por ello de acusar

en estas líneas de desobediencia y traición, tanto al maestro como a los de su tierra, por no haber querido echar el ancla por popa para salvar la nao. Advirtamos que acusa al maestro sólo por este motivo y no por abandono de la guardia. Al final del fragmento se observa otra acusación, esta vez dirigida contra los de Palos, es decir, contra los Pinzones.

En este estilo de acusaciones indirectas que encontramos en el *Diario*, si tenemos en cuenta los antecedentes que ya estudiamos (los motines, etc.), podríamos entrever en Colón cierto de resentimiento respecto a los vizcaínos de la *Santa María* y respecto a los Pinzones, sus más inmediatos en el mando.

«El Almirante fue a la carabela para poner en cobro la gente de la nao en la carabela y, como ventase ya vientecillo de la tierra (73) y también aún quedaba mucho de la noche, ni supiesen cuánto duraban los bancos, temporejó a la corda (74) hasta que fue de día, y luego fue a la nao por de dentro de la restinga del banco (75)».

Éste es el último párrafo que aquí mostraremos de la narración del 25 de diciembre pues, aunque ésta continúa, pasa ya a relatar aspectos del día posterior a la noche del suceso que no resultan útiles para nuestro estudio.

Así pues, este último análisis lógico-náutico al que hemos sometido la narración del incidente que aparece en el *Diario*, pone de manifiesto que dicho texto, cuando menos, se revela como un registro poco claro del suceso ya que, además de presentar importantes lagunas informativas, pareciera estar escrito para inducir pensamientos en el lector que, en cualquier caso, no llegan a escribirse de una forma directa.

Conclusiones

El naufragio de la nao *Santa María* la noche del 24 de diciembre de 1492 constituye un episodio que, a nuestro juicio, y a la vista de la bibliografía consultada para la realización de este trabajo, ha sido mencionado de pasada o bien tratado demasiado a la ligera por los autores y estudiosos colombistas consultados.

Aunque el texto del *Diario de a bordo* presente al maestro Juan de la Cosa como principal responsable del naufragio, muchos son los aspectos y cabos que, a tenor del estudio que hemos realizado, quedan mal atados en lo que pudiéramos llamar la lógica de la acusación.

(73) Se trata del terral, viento costero que sopla de la tierra a la mar, y que salta a las horas nocturnas, por efecto del desigual enfriamiento que experimentan entre sí la tierra y el mar.

(74) Ponerse a la corda es ponerse al paio o atravesado, para no andar ni decaer del punto en que se está. Véase FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, Martín: *op. cit.*, p. 20, n. 3.

(75) La nao había encallado en lo que hoy se llama cabo Haitiano.

Por consiguiente, teniendo en cuenta lo anterior así como todos los factores y condicionantes que hemos ido advirtiendo a lo largo del presente estudio, como colofón de éste no puedo menos que aventurarme a ofrecer una segunda versión para los hechos que pudieron tener lugar aquella noche del 24 de diciembre de 1492. La versión alternativa que aquí propongo sería la siguiente:

El Almirante aquella noche, cansado por la falta de sueño que arrastraba y viendo que era calma muerta, decide irse a dormir en el transcurso de su guardia, justificando por las circunstancias mencionadas su decisión ante el marinero, el cual, probablemente, sería advertido de avisar en caso de producirse cualquier novedad. El marinero, en vista de la situación, decide repetir ante el mozo grumete el esquema de la actuación de su capitán, y de esta manera queda finalmente el gobierno de la nave en manos del grumete. Transcurrido un intervalo de tiempo (76) y estando sólo el grumete en vela, por efecto de la corriente (ya que, de haber saltado viento, lo más probable es que el grumete hubiera avisado al marinero y éste, a su vez, al capitán o al oficial de guardia) tiene lugar la encallada de la nao. El Almirante, consciente de su anterior decisión, sale nervioso a cubierta y, acto seguido, sale el maestre, propietario de la nao. Entre ellos hay un cruce de palabras y quizá también de acusaciones. Colón, a la desesperada, da orden de echar el ancla por la popa pero el maestre, consciente de la imposibilidad de salvar así su nave, decide ir cuanto antes a pedir ayuda a la carabela *Niña*.

Esta versión bien puede dar sentido y respuesta a muchas de las dudas, condicionantes e interrogantes que suscita la versión oficial de los hechos, es decir, la que aparece en el *Diario*.

Por tanto, entendemos que la versión oficial, transcrita de una segunda copia retocada del original del diario de navegación escrito por Colón, está empapada de los deseos de éste de descargar sobre la figura del maestre, ante la opinión pública, su responsabilidad en los hechos, pero sólo por medio del uso de su diario de navegación y nunca de manera formal llevando a juicio el caso, por cuanto Colón sería consciente de la imposibilidad de defender en un juicio formal su versión ante la evidencia de los testimonios de testigos presenciales que la hubiesen desmentido en favor de la inocencia del maestre.

(76) Adviértase que en este punto no nos paramos a considerar si la encallada tiene lugar dentro del primer cuarto de la noche (primera guardia) o dentro del segundo (segunda guardia) porque, si consideramos que no hubo entrega o relevo formal de la guardia o, lo que es igual, si consideramos que el maestre, caso de haber tenido lugar la encallada dentro del segundo cuarto de la noche, no fue avisado para su guardia, tal como parece haber quedado demostrado a lo largo de este estudio, seguiría siendo el encargado de la primera guardia, es decir, Colón, en cualquiera de los casos, el principal responsable del incidente.

Bibliografía

- Atlas Didáctico Universal *Spes*. Bibliograf. Barcelona, 1973.
- Almanaque Náutico. Real Instituto y Observatorio de la Armada. San Fernando (Cádiz), 1990.
- BALLESTEROS BERETTA, Antonio: *El cántabro Juan de la Cosa y el descubrimiento de América*, 2.ª ed. Diputación Regional de Cantabria, 1987.
- CHAVES, Alonso de: *Quatri Partitu en Cosmografía Práctica, y por otro nombre también llamado Espejo de Navegantes*. Instituto de Historia y Cultura Naval. Madrid, 1983.
- COLÓN, Cristóbal: *Primer viaje de Cristóbal Colón según su diario de a bordo*. Amigos del Libro. Barcelona, 1944.
- Diario de a bordo* (introducción, apéndice y notas de Vicente Muñoz Puelles). Ediciones Generales Anaya. Madrid, 1985.
- FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, Martín: *Colección de los viajes y descubrimientos que hicieron por mar los españoles desde fines del siglo xv*. Tomo I: *Viajes de Colón*. Imprenta Real. Madrid, 1825.
- GARCÍA DE LA RIEGA, Celso: *La Gallega, nave capitana de Colón*. Pontevedra, 1897.
- GOULD, Alicia B.: *Nueva lista documentada de los tripulantes de Colón en 1492*. Real Academia de la Historia. Madrid, 1984.
- MANZANO MANZANO, Juan: *Colón y su secreto*, 3.ª ed. Ediciones de Cultura Hispánica. Madrid, 1989.

Fuentes documentales

Archivo General de Indias (Sevilla). Contratación, Legajos.

Bibliografía indirecta.

- Colección de documentos inéditos relativos al descubrimiento, conquista y organización de las antiguas posesiones españolas de Ultramar*. 2.ª serie publ. por la R. Acad. H.ª, t. VII: «Pleitos de Colón». Madrid, 1892; t. VIII: «Pleitos de Colón». Madrid, 1893.
- COLÓN, Cristóbal: *Textos y documentos completos* (edición de Consuelo Varela). Alianza Universidad. Madrid, 1982.
- COLÓN, Hernando: *Historia del Almirante* (edición de Luis Arranz). Historia 16. Madrid, 1984.
- FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo: *Colón y Pinzón: informe relativo a los pormenores del Nuevo Mundo*. Memorias Real Academia de la Historia. Madrid, 1883-1885.
- FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, Martín: *Biblioteca marítima española*. Madrid, 1851.
- FERNÁNDEZ DE OVIEDO, Gonzalo: *Historia general y natural de las Indias, islas y tierra firme del mar Océano*. Tomos I y II. Madrid, 1852.
- LAS CASAS, Fray Bartolomé de: *Historia de las Indias*. Madrid, 1926.
- LEGUINA, Enrique de: *Juan de la Cosa, piloto de Colón*. Madrid, 1877.