

LA IDENTIFICACIÓN GEOGRÁFICA DE LA PRIMERA ISLA DEL DESCUBRIMIENTO

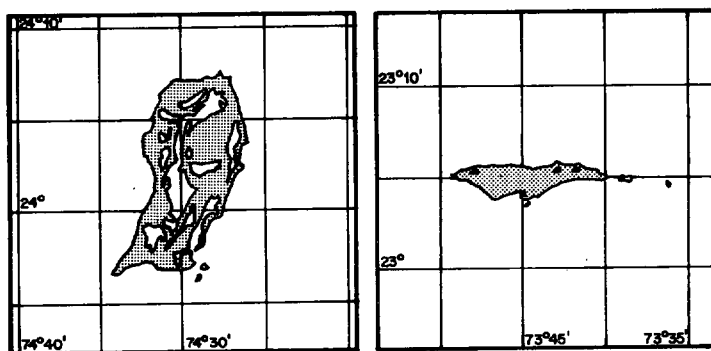
Ricardo CEREZO MARTÍNEZ
Capitán de Navío

El origen de la duda sobre la identidad geográfica de la isla de Guanahaní, bautizada San Salvador

La posición geográfica de la isla de Guanahaní nunca fue dudosa en la historiografía española desde su descubrimiento el 12 de octubre de 1492. Bautizada San Salvador por Cristóbal Colón, esta isla no se confundió con ninguna otra del archipiélago de las Lucayas —o Bahamas—, ni mucho menos con Cayo Samaná. El topónimo «San Salvador» se respetó y desde entonces figuró con su nombre original de Guanahaní en las cartas de marear, mapas, crónicas y relatos, no pocas veces alterado en su ortografía e incluso en la denominación misma a causa de las variantes dialectales de los indios habitantes en las distintas islas de la región con quienes tuvieron relación los navegantes españoles. En algunos documentos escritos aparece el nombre de San Salvador que le dio su descubridor, pero no así en la cartografía.

Esa pequeña isla tiene en nuestros días la importancia que le confiere la curiosidad histórica de ser la primera tierra conocida del Nuevo Mundo, mas para sus descubridores Guanahaní carecía de las riquezas naturales que éstos buscaban y en el curso del tiempo poco menos que cayó en el olvido. Los colonizadores españoles se desentendieron de ella y se comprende que no se le prestara mucha atención en los documentos de la época, aunque en los archivos se conservan suficientes referencias para afirmar sin la menor duda cuál es su posición geográfica e identidad actuales, que no son otros que los que concurren en la denominada Watling. En cuanto a la posibilidad de que fuera Samaná la primera isla descubierta por Colón se da la circunstancia de que hay pruebas muy específicas, gráficas y escritas, que no precisan más demostración que la de consultarlo en los archivos, para comprobar que en las referencias a Guanahaní —o sea San Salvador— y a Samaná aparecen siempre como islas distintas.

La confusión en la identidad de Guanahaní —en algunos historiadores extranjeros— surgió después de que los colonizadores ingleses ocuparan las Lucayas a mediados del siglo XVII, las rebautizaran con apelativos anglosajones y esa isla perdiera su vinculación hispana, como sucedió en otras muchas islas de la geografía de América y Oceanía. Es posible que en la confusión identificativa no fuera ajena la cartografía de América elaborada en Europa, nutrida en fuentes españolas y portuguesas, impresa en láminas muy vistosas, no pocas veces viciadas de errores.



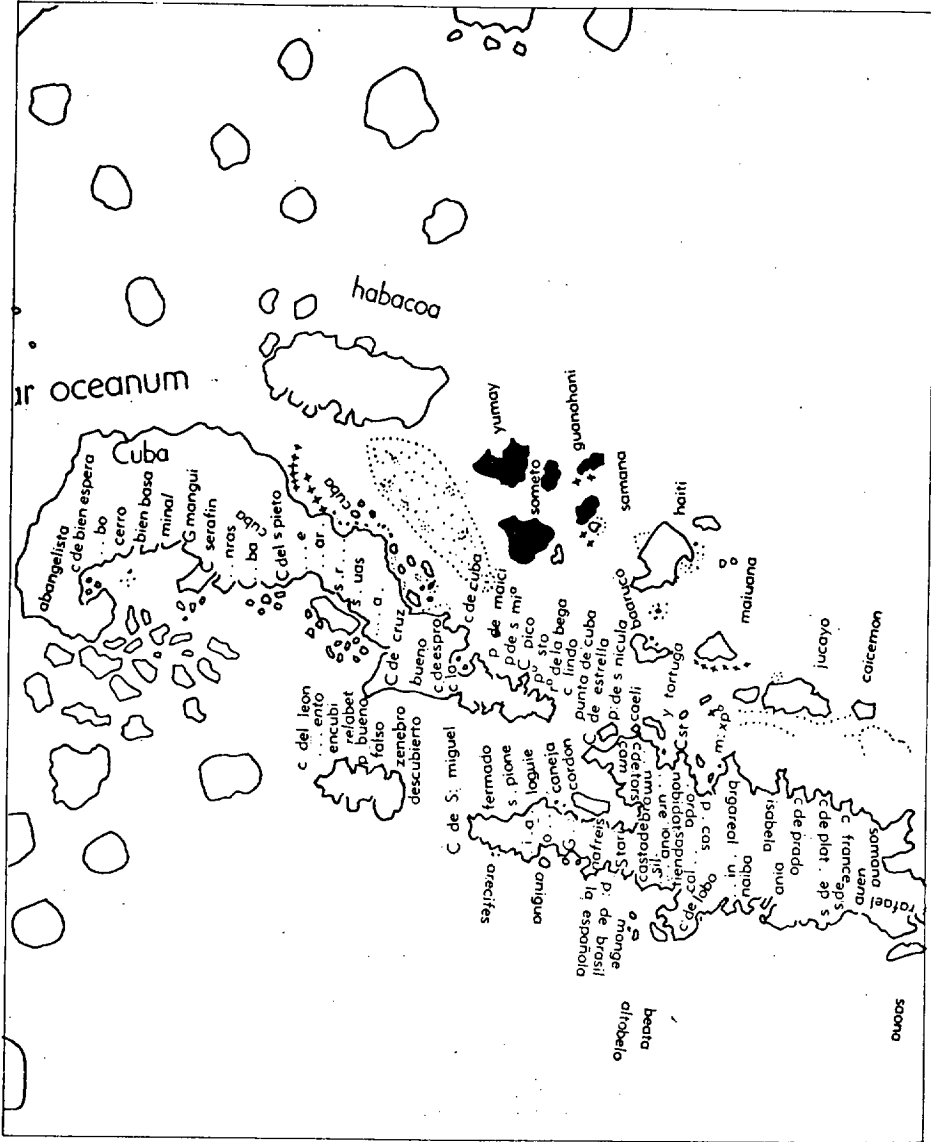
El inconfundible contraste de las figuras y extensión de la isla de Guanahani (izquierda) y Cayo Samaná (derecha) trazadas en la misma escala

El interés en la identificación de la primera isla del Descubrimiento por parte de algunos estudiosos se despertó en la cuarta década del siglo XVIII cuando los temas colombinos atrajeron la atención de historiadores y geógrafos. En 1731 Mark Catesby en su *The Natural History of Carolina* se refirió accidentalmente a Cat Island como Guanahani, quizá fiado en la exactitud de la latitud de 25 —ó 25,5— grados que se asignaba a esta isla en algún documento o mapa antiguos de origen o inspiración española, en los que figura con un error de 1 grado ó 1,5 grados por menos, respecto de la latitud verdadera, al igual que las demás islas Lucayas.

Es también posible que Catesby se confundiera al consultar alguno de los mapas europeos en los que la isla que ocupaba la posición correspondiente a Guanahani figuraba con el nombre de Cat Island. Así sucede, por ejemplo, en la 5.^a parte del conocido atlas de Janszoon —o Jansenio—, de 1652, donde este equívoco se evidencia si se compara el mapa del Golfo de México, islas Antillas y Bahamas con el mapa de la página siguiente del mismo atlas en el que también figuran las Bahamas: en aquél el autor se atiene a la información de un mapa de la región incluido por Antonio de Herrera en su *Historia general de los hechos de los castellanos* (...) —más conocida *Décadas*—, mientras que en el otro, de mayor punto, se omite el grabado de la isla cuyo nombre indígena era Guanima —Cat Island—, vecina de Guanahani por el nordeste, de modo que en la secuencia representativa del archipiélago, de este a oeste, pudo caer en el error de creer que Cat Island era Guanahani.

La curiosidad despertada por la afirmación de Catesby originó una larga polémica en torno a la identificación de Guanahani y fueron muchos los que creyeron haber eliminado las dudas interpretando los datos náuticos del *Diario* del Almirante, transcrito por Bartolomé de las Casas, sin consultar otras fuentes históricas. El historiador español Juan Bautista Muñoz, que recopiló una documentación ingente para escribir una gran historia del Nuevo Mundo, en 1793 tenía la seguridad de que Guanahani-San Salvador era la que los ingleses habían denominado Watling. Sin embargo, en el siglo XIX Martín Fernández de Navarrete trazó —1825— la derrota del primer viaje de Colón,

LA IDENTIFICACIÓN GEOGRÁFICA DE LA PRIMERA ISLA DEL DESCUBRIMIENTO



En la carta de Juan de la Cosa — año 1500 — Guanahani y Samaná figuraban ya como islas distintas

e influenciado por las ideas de un experto navegante del Caribe concluyó que la isla del Descubrimiento estaba más al sur que Watling, la denominada Gran Turco —Grand Turk—. Posteriormente rectificó su error cuando conoció la carta de Juan de la Cosa e investigó en otras fuentes, pero la muerte le sorprendió antes de hacer público el reconocimiento de su error.

Desde que en 1731 Catesby suscitó involuntariamente el problema de la identidad de la isla de San Salvador han sido ocho las islas propuestas por veinticuatro estudiosos que se aplicaron a investigar cuál era la primera tierra americana que divisó Colón, con diferentes grados de aceptación para cada una de ellas (1). He aquí la estadística: Watling, ocho partidarios; isla del Gato —Cat Island—, seis; Gran Turco, tres; Samaná, dos; Caicos, dos; isla Plana —Plana Cay—, una; Eleuthera —Egg Island— una; Mayaguana, una. Mas a pesar de que Watling tenía mayor número de partidarios, Cat Island y Grand Turk tuvieron mayor difusión en su identidad con Guanahaní debido a los tratados de geografía e historia universal de autores prestigiosos: Cesare Cantu, Vivien de Saint Martín y Lavallee optaron por Cat Island o Grand Turk y una u otra fueron aceptadas por otros escritores y publicistas serviles y difundidas en todo el mundo como primera isla descubierta por Cristóbal Colón. Ni unos ni otros tuvieron la precaución de consultar los archivos españoles antes de aceptar cualquier opinión dada la falta de unanimidad de criterios.

Las opciones de Cat Island quedaran eliminadas con la desaparición de su último mentor —Alejandro von Humboldt— y el posterior rechazo razonado de Fox y otros muchos historiadores. La isla Grand Turk se desechó como posible Guanahaní cuando su primer postor, Fernández de Navarrete, rectificó su idea y la posibilidad de serlo Eleuthera no tuvo ocasión de arraigar más que en la mente de su defensor, Arne Molander, en 1981.

En 1986 cuando la crítica histórica había disipado toda clase de dudas sobre la identidad geográfica de Guanahaní en favor de la isla de Watling, la confusión asomó de nuevo en una revista de gran concurso mundial a través de sendos artículos, ilustrados con los mejores medios que hoy ofrece la moderna reprografía, cuyos autores, Joseph Judge y Luis Marden (2) afirmaban que Guanahaní era Samaná. Antes que ellos esta teoría la sostuvo Gustavus Fox —en 1888— en un especioso artículo (3), prontamente rebatido por diversos autores, como Eliot Morison, Mauricio Obregón y, sobre todos, por el historiador que mejor conocía los detalles de la historia del Descubrimiento, a quien recurrían colegas de todo el mundo para que les orientase en sus dudas o les ilustrara con sus conocimientos: el desafortunadamente desapare-

(1) John Parker en «The Columbus Landfall Problem: A Historical Perspective» (*Terrae Incognitae*, volumen XV 1983, Wayne State University Press), ofrece un artículo de síntesis que presenta una buena visión de conjunto.

(2) JUDGE, Joseph y MARDEN, Luis, *National Geographic*, noviembre de 1986.

(3) «Un intento de resolver el problema del lugar de la primera recalada de Colón en el Nuevo Mundo», *Report of the Superintendent of the United States Coast and Geodesic Service*, 1888.

cido Roberto Barreiro, que fue subdirector del Museo Naval de Madrid, institución a la que estuvo adscrito durante casi cincuenta años.

Planteadas la cuestión en toda su amplitud y ante todos estos antecedentes pensamos que quien quiera demostrar que la isla de Guanahaní —San Salvador— es distinta de la actual Watling debe tener como primer propósito ajustarse al método de estudio de la crítica histórica y probar que los documentos escritos y gráficos de finales del siglo xv y de todo el siglo xvi a que pasamos seguidamente son falsos o están de algún modo equivocados. Sólo entonces podrá expresarse una hipótesis de partida, valorar la información y datos adquiridos, analizarlos y formular las consiguientes conclusiones.

La isla de Guanahaní según el relato del *Diario* de Colón

Lógicamente el primer documento que se ha de tener en cuenta para abordar la solución de la cuestión resucitada por Judge y Marden es el *Diario* de navegación de Colón y aunque no son muchos los datos descriptivos en él contenidos relativos a la isla de Guanahaní, son suficientes para extraer de su lectura notas geográficas que concurren con las de Watling y discrepan en absoluto de las que se aprecian en Cayo Samaná. Esos datos se registran en los acaecimientos de los días 13 y 14 de octubre.

El 13 se escribe en el *Diario* que la «isla es bien grande y muy llana y de árboles muy verdes y de muchas aguas y una laguna en medio muy grande, sin ninguna montaña». Esta laguna aparece en la isla Watling y no sólo no existe en Samaná, sino que ni siquiera hay en éste vestigios geológicos de que antes hubiera existido. No se puede argüir, por tanto, que la modificación de la geografía en el curso de los quinientos años transcurridos haya alterado sustancialmente la naturaleza de la isla en este aspecto concreto.

Hernando Colón en la *Historia del Almirante* amplía la somera descripción del *Diario* y agrega que «era una isla de quince leguas de larga, llana, sin montes, llena de árboles muy verdes, y de buenísimas aguas» (4). Hernando se equivoca en la máxima extensión Norte-Sur de la isla porque en realidad tiene cinco leguas —de cuatro millas romanas—, pero esta cifra no pudo darla a su capricho, sino obtenida directamente de su padre o del *Diario* original, en el que se basó para escribir su *Historia*. En todo caso esta medida longitudinal, aun siendo errónea, ha de entenderse como una forma de expresar el tamaño de la isla que elimina la posibilidad de que se pueda equiparar con el de Samaná dado que ésta apenas alcanza a ser la mitad que Guanahaní en su mayor dimensión que, por otra parte, no es en sentido Norte-Sur, sino Este-Oeste. De norte a sur Samaná no alcanza a tener una legua. De hecho la configuración geográfica y la extensión de Guanahaní y Samaná son tan distintas que no pueden confundirse una con otra.

En la isla de Watling se observan los accidentes geográficos y naturaleza

(4) *Historia del Almirante*, Capítulo XXIII.

forestal registradas en el *Diario* y, muy al contrario, Samaná no ofrece siquiera una de las cualidades en él citadas. Samaná no sólo es mucho más pequeño que Watling, sino que tiene una vegetación muy escasa y, como se ha dicho, le falta la gran laguna que cita el *Diario*. Hace unas décadas Samaná únicamente era visitada por pescadores de las islas adyacentes que faenaban en sus aguas y tenían que llevar consigo el agua potable que necesitaban para beber. Posiblemente la expansión turística experimentada en el archipiélago Lucayo en las últimas décadas haya cambiado la condición árida de este cayó, pero sigue sin existir la laguna.

En el día 14 se escribe en el *Diario* que la isla de Guanahaní «tenía una grande restinga de piedras, que cerca toda aquella isla alrededor, y entre medias queda hondo y puerto para cuantas naos ay en toda la cristiandad». Esta restinga la observó el Almirante en el norte de la isla cuando en un batel reconoció su costa a partir de la parte occidental «en el camino del Nornordeste» para rodearla. En el extremo oriental de la costa norte encontró un lugar adecuado para «hazer fortaleza, y vide un pedaço de tierra que se haze como isla», que todavía puede verse. Este tan idóneo accidente geográfico para edificar un fuerte no se aprecia en Cayo Samaná y la pequeña restinga de piedras que bordea este cayó está frente a la costa sur, no en la parte norte como en Guanahaní; además no se le puede conferir la capacidad de albergar a tantas naos como se indica en el *Diario* en un parangón que, naturalmente, ha de aceptarse como expresión hiperbólica de un espacio de agua adecuado como fondeadero de muchas naves. Se afirma una vez más la desemejanza entre el Cayo Samaná y San Salvador-Guanahaní a la vez que se añade un nuevo dato a la concurrencia de similitudes geográficas con Watling.

Si estas escasas pero precisas referencias corográficas de Guanahaní que proporciona el *Diario* no bastan para poner sobre aviso a los recalitrantes que se niegan a aceptar que la primera isla descubierta por Colón fue la actualmente llamada Watling, deberían ser válidas, al menos, para que aportaran razones que justificaran sus dudas o afirmaciones contrarias.

La identificación geográfica de Guanahaní en las crónicas y derroteros del siglo XVI

Además del *Diario* de Colón hay otros textos en los que se dan detalles geográficos de Guanahaní, y aunque no aportan nuevos datos sobre su naturaleza ofrecen pruebas irrefutables de su posición que la distinguen de las otras que componen el grupo de las Lucayas. El primer cronista de Indias participe en hechos relativos el Descubrimiento, que acompañó en 1514 a Pedrarias Dávila cuando éste fue nombrado gobernador de Castilla del Oro, Gonzalo Fernández de Oviedo, en su *Historia general y natural de las Indias* — publicada en 1535— cita las principales de ese archipiélago, cada una con su nombre: «Guanahaní, Caicos, Jumeto, Yabaque, Mayaguana, Samaná,

Guanima, Yuma, Curateo, Ciguateo, Bahama (que es la mayor de todas), el Yucato y Necua, Habacoa e otras muchas isletas pequeñas que allí hay» (5). Oviedo no se extiende en más detalles, pero con esta relación dice lo suficiente para entender que Guanahaní y Samaná son islas distintas.

Más explícito que Oviedo, Alonso de Chaves, piloto mayor de la Casa de la Contratación, autor de una carta de marear que se adoptó como padrón real, escribió —entre 1536 y 1537— su célebre *Espejo de Navegantes*, cuyo «Libro Cuarto» es un derrotero para uso de los pilotos en el que se indican las posiciones de las islas y costas indianas descubiertas hasta entonces. En el capítulo que hace referencia a las islas Lucayas escribe en el epígrafe número 16 lo siguiente:

«Guanahaní, isla de los Lucayos, por la banda del norte en 25 grados. Está al sudoeste de Guanima, dista de ella 14 leguas. Está al nor noroeste de Maiguana, dista de ella 27 leguas. Está al este nordeste de Samana, dista de ella 8 leguas. Esta isla tiene de luengo, de noroeste sudeste, 8 leguas, y de nordeste sudoeste, 4 leguas. Tiene un puerto a la banda del nordeste, y delante de él unos tres islotes, que se llaman el Triángulo. Es limpia a la redonda, y esta isla se parece a Samaná. Ésta es la isla que primero fue hallada cuando se descubrieron estas Indias. Corren aquí las aguas al nornordeste».

Los datos que da Chaves sobre la latitud —la real es de 24°—, la dimensión en sentido noroeste sudoeste y el parecido con Samaná no se ajustan a los reales, pero es evidente que Guanahaní y Samaná son islas distintas pues no sólo distingue una de otra sino que da la posición de ambas. Y así como a Guanahaní dedica un epígrafe, lo mismo que a cada una de las demás islas del grupo lucayo que considera importantes, sólo cita a Samaná en esta muy oportuna ocasión. Además, Chaves proporciona un precioso dato que indica claramente la configuración característica de Guanahaní, totalmente distinta de Samaná, aunque él diga que se parecen. Las dimensiones de Guanahaní según dos direcciones que se cortan en ángulo recto, NW-SE y NE-SW, demuestran que se trata de una isla de forma más o menos cuadrilátera —prescindiendo de las irregularidades propias de los accidentes geográficos de la costa—, incompatible con la figura triangular y alargada en sentido E-W de Samaná.

El valor testimonial de las referencias de Chaves y Fernández de Oviedo a las islas de Guanahaní y Samaná aumenta su importancia dado que las informaciones por ellos adquiridas son de origen distinto. La de Chaves procedía del libro de registro y del padrón real mantenidos al día por los cosmógrafos de la Casa de la Contratación con las continuas noticias registradas en los diarios, observaciones de los pilotos en sus viajes al Nuevo Mundo, etcétera. Y

(5) Libro Cuarto, Capítulo VII. Epígrafe núm. 16.

Oviedo encontró las fuentes informativas básicas durante su estancia en los muy diversos lugares de América que visitó por razón de sus cometidos de escribano y veedor de Tierra Firme, residente en Panamá, Cuba, La Española, Cartagena de India, es decir, por razón de su relación directa con la administración india y con personajes que tomaron parte importante en los descubrimientos.

Posteriormente, entre 1601 y 1615, Antonio de Herrera publicó la *Historia de los hechos de los castellanos* (...), conocida corrientemente por las *Décadas*. En esta *Historia*..., Herrera da noticia de un hecho importante acaecido en 1512, en la época de los primeros descubrimientos: el viaje de Juan Ponce de León en busca de Bimini, partiendo de la isla de San Juan de Puerto Rico y siguiendo con sus naves una derrota paralela a la disposición geográfica de las Lucayas hasta la Florida, permitió reconocerlas una a una a sus pilotos y calcular su latitud, entre ellas la de Guanahaní, fijándola en posición geográfica, distinta de las demás islas del archipiélago.

Escribe Herrera (6): «Salió —Ponce— de la isla jueves en la tarde, á tres de março, partiendo del Puerto de San Germán. Fue al Aguada, para tomar allí su derrota. La noche siguiente salió á la mar, al Norueste, quarta del Norte i anduvieron los Navios ocho Leguas de singladura hasta que salió el Sol. Fueron navegando, hasta el marte á ocho de dicho (mes), llegaron á surgir á los Baxos de Babueca, á una isla que dicen el Viejo, que está en veinte i dos Grados i medio —de latitud—. Otro día surgieron en una Isleta de los Lucayos, dicha Caicós. Luego surgieron en otra, dicha Yaguna, en veinte i quatro Grados. A los once del mismo llegaron á otra Isla, dicha Amaguayo, i allí estuvieron al reparo; pasaron á la dicha Maneguá, que está en veinte i quatro Grados i medio. A los catorce llegaron a Guanahaní, que está en veinte i cinco Grados i quarenta minutos, adonde aderezaron un Navío para atravesar el Golfo de Barlovento de las Islas de los Lucayos. Esta Isla Guanahaní fue la primera que descubrió el Almirante D. Cristóbal Colón, i adonde, en el primer viaje, salió a Tierra i la llamó San Salvador».

Las latitudes calculadas por los pilotos de Ponce presentan todas un error constante del orden de grado y medio por más. Si a esas latitudes se les resta ese error, la de Guanahaní resulta ser de 24° 40' que es casi exacta; y la de la isla que él llama Maneguá, en 23° de latitud coincide con la de Cayo Samaná. Con arreglo a la secuencia en que se citan las islas en este relato y conforme a las latitudes de Guanahaní y de Samaná se desestima por completo la más remota posibilidad de que sean la misma isla.

El mismo Herrera en el Capítulo VII de la *Descripción de las Islas y Tierra Firme* (7) con la que inicia sus *Décadas*, cita una a una todas las islas de un mapa que incluye al principio de esa *Descripción*, da sus respectivas extensiones y posición por latitud y repite que es «Guanahaní, la primera Tierra de las

(6) Década Primera, Libro IX, Capítulo X.

(7) Esta *Descripción* se publicó en 1622 en Amsterdam, en francés y en el idioma bajo-alemán —holandés— y sirvió de guía a navegantes y de fuente inspiración a los geógrafos.

Indias que descubrió el primer Almirante, que llamó San Salvador». En ese mapa Samaná figura con su nombre diferenciada de Guanahaní, escrita Guanhana.

Además de lo escrito en el *Diario* de navegación, los testimonios de Oviedo, Chaves y Herrera, otras referencias publicadas en el siglo XVI deberían ser conocidas por los que pretendieron enmendar un pequeño capítulo de la historia de España, escrito, confirmado y aceptado desde varios siglos atrás, antes de lanzarse a la aventura de fundamentar sus investigaciones en un método simplificador de solución exclusivamente matemática con el que trataron de obtener pruebas distintas de la que ofrece la crítica histórica.

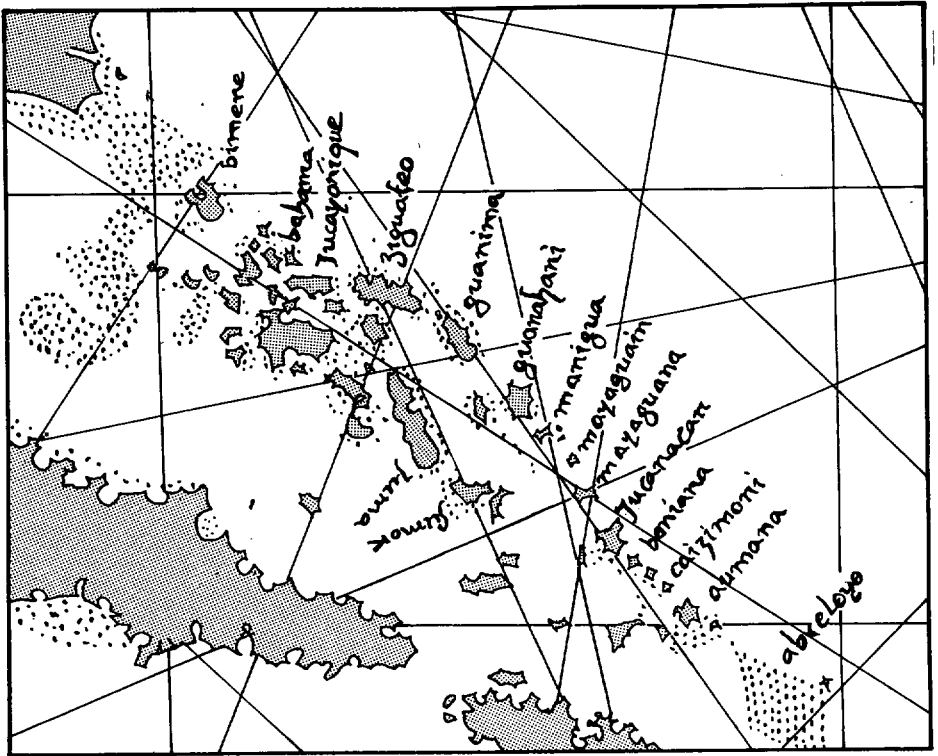
Aportaciones de la cartografía náutica a la identificación de Guanahaní, distinta de Samaná, como primera isla del Descubrimiento

Ignoramos la razón por la que los hombres que se aplicaron a resolver el —para ellos— problema identificativo de Guanahaní prescindieron no ya de fuentes informativas escritas hasta, sino también de otras de tan primera mano e importancia como es la cartografía náutica española del siglo XVI. En todo caso creemos que debieron tener la caución de consultarla para informarse de las aportaciones de esta tan fundamental clase de documentos de contenido geográfico antes de tratar de formular sus teorías.

De acuerdo con el *Diario de Colón* las cuatro primeras islas sucesivamente visitadas antes de llegar a la de Cuba fueron San Salvador —o Guanahaní—, Santa María de la Concepción —hoy Cayo Rum—, Fernandina —o Long Island—, e Isabela —constituida por el grupo Crooked, Fortune y Acklins—, llamada Saomete por los indígenas. En la carta mapamundi de Juan de la Cosa de 1500 —la más próxima en el tiempo al 12 de octubre de 1492 de todas las hoy conocidas— la primera y la última de las islas citadas aparecen denominadas con los nombres dados por los nativos: Guanahaní y Saomete, escrita Someto en la carta, y entre ambas figuran Samaná y otra isla sin nombre; al oeste de Samaná aparece la llamada Yumay. Pero es evidente que para el autor de esta carta, testigo presencial del Descubrimiento y buen conocedor de la geografía marítima del entorno caribeño, Guanahaní y Samaná eran islas distintas.

Juan de la Cosa era el maestre y dueño de la nao *Santa María* en el primer viaje del Almirante y su maestro de hacer cartas en el segundo. Él y Andrés de Morales «estaban ya no menos familiarizados con aquellas regiones» —las Indias occidentales— «que con las habitaciones de su casa, ya porque estaban reputados por más entendidos que los demás en Cosmografía Naval». Y, además, estuvo presente en el descubrimiento de la isla de Guanahaní y sabía que era distinta de Samaná. En consecuencia, estos hechos y la reputación que le confieren las frases de Pedro Mártir de Anglería avalan la legitimidad de su obra cartográfica.

La carta de Juan de la Cosa representa la genuina geografía reconocida en los dos primeros viajes de Colón y en este aspecto su testimonio gráfico es tanto o más importante que las crónicas y textos antes citados, incluido el *Diario* de navegación de Colón por cuanto que es su complemento natural, aunque esté ampliada con la geografía de posteriores descubrimientos, que en nada restan valor a la aportación confirmativa de nuestro tema. Ignorar el valor histórico de esta carta cuando se estudia o se hace referencia a los conocimientos geográficos de estos dos viajes descalifica en buena parte las teorías que estén en contradicción con ella.



Parcial de la carta denominada «Egerton 2,803», trazada en 1510.

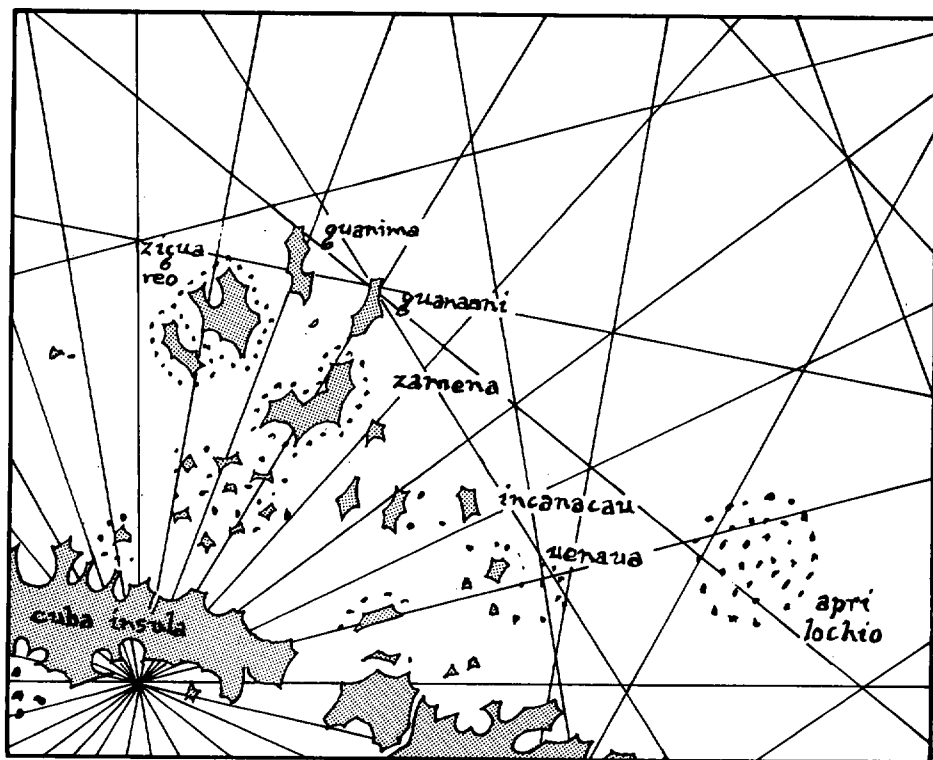
Unos diez años después —aprox. 1511—, muerto ya Juan de la Cosa y puesta en función en la Casa de la Contratación la normativa para confeccionar y mantener al día la carta de navegar que servía de modelo para copiar las de los pilotos de Indias, el llamado Padrón Real, se elaboró una carta de marear, anónima, en base a la información en él contenida, atribuida al italiano Vesconte Maiollo (8), en la que figuran las islas Lucayas, entre ellas

(8) Denominada Egerton Ms. 2.803, conservada en el British Museum de Londres

LA IDENTIFICACIÓN GEOGRÁFICA DE LA PRIMERA ISLA DEL DESCUBRIMIENTO

Samaná, escrita Zamena, distinta de la dibujada con el nombre de Guanahaní. Una vez más aparece en un documento gráfico la diferencia entre ambas islas.

En el orden cronológico al que nos ceñimos para mostrar la continuidad cognoscitiva de la distinción entre Guanahaní y Samaná, citamos otra carta de marear, asimismo anónima, y también inspirada en el padrón real, trazada una década después del viaje de Ponce de León: la denominada Carta de Turín —aprox. 1523— que representa con mayor detalle la disposición y número de las islas situadas al norte de las grandes Antillas hasta la Florida y representa completo el archipiélago lucayo. En esta carta las islas Manigua, Guanahaní, Yuma y Someto —Samoete— figuran en las mismas posiciones relativas que en la carta de Juan de la Cosa. La de Manigua —Maneguá— del relato herreriano de Ponce de León aparece al sudeste de Guanahaní, donde está Samaná. El cambio de nombre no obsta para afirmar su discriminación geográfica.



Parcial de la carta denominada de «Turín» de 1523

Renunciamos a enumerar cartas de marear posteriores a las aquí citadas para no extender en demasía los argumentos en relación con el equívoco

dilema Watling-Samaná como primera isla del Descubrimiento. Pero queremos añadir que en ninguna de estas cartas se ha de pretender el reconocer estas pequeñas islas por el trazado de sus perfiles ni por los accidentes geográficos de las costas como sucede con las modernas cartas náuticas, cuya variedad de tamaños, sistemática y precisión de trazado tiene origen muy avanzado el siglo xvii (9) y permiten conocer las islas y costas por los detallados contornos de sus accidentes geográficos.

Hasta entonces el reconocimiento de las islas en las cartas de marear lo fiaban los pilotos a las posiciones relativas que ocupaban y a sus nombres, toda vez que su mayor utilidad como instrumentos de navegación residía en su validez como guía itineraria, dado que el reducido tamaño de las cartas e islas representadas y los trazados convencionales de los perfiles de costa no permitían a los pilotos usarlas para reconocer más que los accidentes geográficos más notables, grandes bahías y cabos muy sobresalientes en la mar. No puede aducirse por lo tanto que los muy defectuosos perfiles de las islas y costas de Tierra Firme trazados en las cartas del siglo xvi las descalifican como instrumentos de navegación válidos o en cuanto a su fidelidad geográfica.

Dificultad para determinar con aceptable exactitud la posición geográfica de Guanahaní con los datos náuticos contenidos en el *Diario*

Los datos de navegación registrados en el *Diario* de Colón son los rumbos indicados por la aguja de marear, las distancias navegadas, medidas en leguas, los vientos y en algunas ocasiones se citan las corrientes marinas. Los rumbos de la aguja no son realmente los navegados por las naves dado que en 1492 no se conocían los efectos perturbadores de la declinación magnética (10), ni los desvíos propios de cada aguja de marear y por lo tanto no se corregían los errores producidos por ambas causas. Tampoco se sabe si las agujas llevaban aceros para ajustar la variación de sentido nordeste que éstas indicaban en los mares de Europa, en cuyo caso al cambiar esa variación al noroeste cuando las naves cruzaron las Azores el error en los rumbos sería más acusado a medida que las naves avanzaban en dirección a las Indias. Nosotros suponemos que las agujas de marear iban «desnudas», es decir sin hierros correctores.

Como, además, los rumbos se leían por cuartas (11)—11,25 grados— y las

(9) La fidelidad en el trazado de perfiles se hizo posible cuando se realizaron levantamientos hidrográficos sistemáticos con el uso de técnicas más avanzadas y el auxilio de instrumentos de medición más precisos.

(10) A menudo se lee en tratados de historia que Colón descubrió la declinación magnética cuando lo que verdaderamente observó en la noche del 13 de septiembre fue que la variación de las agujas, que en el mar del Norte, en el Mediterráneo y en las aguas del Atlántico más frecuentadas hasta entonces era de sentido nordeste, pasó a ser noroeste cuando alcanzó la longitud de la isla del Cuervo del grupo de las Azores. Con ser de gran importancia este descubrimiento para el ulterior estudio del magnetismo terrestre, no fue realmente la declinación magnética el fenómeno apreciado por el Almirante, éste fue un concepto físico, abstracto, definido muy posteriormente.

(11) Los 360° de la rosa de los vientos, o rumbos, estaban divididos en 32 rumbos.

agujas de marear carecían de la sensibilidad de las actuales, la exactitud en las lecturas no podía ser mayor de la mitad de cada división de la rosa de los vientos, es decir, 5,5 grados. Con tan escasa capacidad para discernir las fracciones de una cuarta resulta imposible trazar la larga derrota seguida por las naves de Colón con la precisión que se requiere para que su reproducción en una carta de navegación moderna se materialice mediante una línea que empiece en la isla de La Gomera y termine en Guanahaní.

Debido a esta falta de exactitud los rumbos indicados por la aguja de marear cuando se navegaba entre las islas tampoco eran correctos, ni lo eran por lo tanto las orientaciones apreciadas a las costas. Sin embargo, en este caso y en el supuesto de que el error en los rumbos fuera constante en toda la región insular explorada en el primer viaje de Colón, la posición relativa de las islas no se alteraría, si bien la presentación del conjunto quedaría distorsionada mediante un giro general hacia la derecha que en nada influiría en la práctica de la navegación.

En cuanto a los abatimientos causados por el viento y las corrientes marinas, de gran incidencia en los rumbos, aun no siendo difíciles de determinar —en teoría— mediante la observación de la dirección de la estela de las naves y el uso de la sondaleza, la falta de experiencia en la navegación en áreas oceánicas desconocidas debió ser causa de falsas interpretaciones y, en consecuencia, de errores en los rumbos durante las singladuras transatlánticas.

Errores más importantes que los anteriores eran los introducidos en los cálculos debido al carácter aleatorio de la determinación «a ojo» de las distancias navegadas, estimada muchas veces de más con objeto de prevenir un arribo imprevisto a la costa. Cada maestro o piloto sabía por experiencia cuánto andaba su nave en unas determinadas condiciones de mar, viento, carga, estado de limpieza de la obra viva del casco, observación de la estela y los bigotes del agua en la roda y efectos de las corrientes; y con arreglo a una práctica adquirida deducía las leguas que navegaba su nave. Pero en regiones ignotas del océano, donde se navegaba por primera vez, la apreciación de las distancias recorridas no podía ser tan fiable como en los mares conocidos.

Cuando los reiterados viajes a América acumularon datos experimentales depurados, como antes sucedió en el mar Mediterráneo, las distancias entre los lugares geográficos visitados fueron lo suficientemente exactas para que los errores no las hicieran discordantes con la realidad. Pero en el caso del primer viaje de Colón los datos del *Diario* eran primarios y faltos de rectificación.

Todos los reparos a la exactitud de los datos de navegación para ser utilizados en el cálculo matemático de derrotas —sea con lápiz y papel o introducidos en el programa de un ordenador— no son producto de prejuicios propios de los conocimientos científicos y técnicos actuales, sino objeciones conocidas y expresadas también por los navegantes de los siglos xv y xvi que denominaban «punto de fantasía» al calculado en la mar para hallar la posición de la nave mediante el rumbo y la distancia, es decir, por el procedimiento de «estima». En base a esta falta de exactitud, en el curso de las discusiones habidas en 1524 en Badajoz y Elvas entre los delegados portugueses y españoles

para determinar la pertenencia de las Molucas, Hernando Colón se opuso al sistema de la estima para situar un punto 370 leguas al oeste de las islas de Cabo Verde, por el que debía pasar el meridiano de Tordesillas (12). Y en 1582 Rodrigo Zamorano —piloto mayor de la Casa de la Contratación— se refería al error en la medida de distancias en la mar arguyendo que el cálculo de las leguas andadas no tenía certeza, «sino poco más o menos, según el buen marinerio juzgue que puede aver andado conforme a su fantasía» (13).

Se comprende, pues, que el error en la determinación de las distancias era grande y que los valores consignados en el *Diario* no ofrecen garantías para el trazado riguroso de una derrota como la seguida por las naves de Colón de más de 3.500 millas náuticas. Si a esto se añade la infiabilidad de las distancias manejadas por el Almirante en su propósito de ocultarlas a sus hombres, se echa de ver la inútil pretensión de efectuar hoy cálculos precisos con números equívocos y desacordes con los obtenidos por los pilotos.

Los errores habrían sido menores si el Almirante se hubiera valido del llamado «punto de escuadría» —por la latitud observando la altura de la Polar o del sol al mediodía y el rumbo de aguja— para determinar la posición de las naves en la mar, pero en 1492 aún no era práctica habitual este sistema. Mas aun así, la posición calculada seguiría siendo inexacta debido en este caso —mayormente— al error de los rumbos.

Hemos de percatarnos, además, que la navegación a finales del siglo xv distaba mucho de ser técnicamente exacta y que los hombres de mar no basaban la práctica náutica en un sistema de precisión para navegar. Basta leer los tratados de navegación del siglo xvi para ver lo que podía dar de sí el punto de escuadría, determinado sobre la carta mediante el manejo de dos compases —uno para indicar la latitud, otro para el rumbo (14)—, no con regla y compás como se hace en nuestros días. La falta de un procedimiento práctico y fiable para calcular la longitud geográfica, necesaria para determinar —junto con la latitud— la posición geográfica exacta en la mar, restaba también todo atisbo de precisión aun en el supuesto de que la latitud se hubiera calculado correctamente.

Todo lo anterior no debe interpretarse como que los navegantes anduviesen perdidos por la mar. Llegaban a donde querían, no por razón de precisos cálculos matemáticos sino valiéndose de una práctica adquirida durante años; una práctica que ha tenido aplicación por las gentes de mar de todos los pueblos dedicadas a la pesca de altura casi hasta nuestros días. El que hoy sea imposible determinar con exactitud la posición de Guanahaní con los rumbos y distancias estimadas contenidas en el *Diario* no significa por lo tanto que Colón y sus pilotos no se manejaran con eficacia para sus fines de navegación. Su habilidad, adquirida tras un largo aprendizaje práctico, compensaba la

(12) Colección de documentos de Martín Fernández de Navarrete, vol. XVI, folio 386, pág. 771.

(13) ZAMORANO, Rodrigo: *Compendio de la arte de navegar*, Sevilla, 1582.

(14) CORTÉS, Martín: *Breve compendio de la Sphera*, Sevilla, 1551; ZAMORANO, Rodrigo: *op. cit.*

limitación de sus técnicas, las deficiencias de los instrumentos de navegación y sus conocimientos teóricos en grado y medida desconocidos para nosotros en muchos aspectos. En la práctica de la náutica tenían una mayor incidencia la experiencia y la destreza del piloto que las técnicas de navegación. Ocurría precisamente lo contrario a lo que sucede en la actualidad. Hoy la precisión y la seguridad en la navegación ofrecidas por la técnica superan con mucho a las que puede proporcionar la maestría náutica de los navegantes.

La derrota seguida por las naves de Colón desde la isla de La Gomera a Guanahaní conforme a los rumbos y distancias registrados en el *Diario*

En su primera travesía transatlántica Colón navegó siguiendo una derrota loxodrómica (15) desde el puerto de La Gomera hasta Guanahaní que le llevó a una posición situada justamente al oeste de la isla de Hierro según creyó y expresó en diversas ocasiones, entre ellas el 13 de octubre en su *Diario*. En cuanto a las distancias el 2 de noviembre, cuando se encontraba frente a la costa de Cuba, escribió en el *Diario* que «avía andado desde la isla de Hierro mill y ciento cuarenta y dos leguas» dejándonos en la duda de si esas leguas se refieren sólo a la navegación transoceánica o a la totalidad de las que él creyó haber navegado hasta el lugar en el que se encontraba en esa fecha, en cuyo caso habría que restar a esa cantidad las cuarenta y tantas leguas singladas entre las islas desde el 12 de octubre al 2 de noviembre para averiguar las leguas de la derrota de ida a América que, en este supuesto, sumarían unas 1.100.

Trazada la derrota con los rumbos y distancias del *Diario* sobre la carta de Juan de la Cosa, el punto estimado de recalada se sitúa en un lugar de la parte noroccidental de la isla Española. Pero si se corrige la posición de la isla conforme a los 5,7 grados de exceso en la latitud, el punto de llegada queda al sur de una isla que Cosa denominó «Haiti» —que no es la actual isla con ese nombre—, situada entre las denominadas Samaná y Mayaguana. Con el trazado de la derrota en esta carta no se ha pretendido alcanzar en su extremo final la isla de Guanahaní, sino simplemente constatar que en una carta elaborada con datos del primero y segundo viajes de Colón, las distancias llevadas sobre los rumbos citados en el *Diario* proporcionan un punto de recalada más o menos próximo a las islas Lucayas centrales y con ello verificar que la carta «admite» sin discrepancias apreciables la derrota trazada con los registros del *Diario*.

Esta notable aproximación del terminal de esta derrota en el entorno de las islas Lucayas no se obtiene cuando se intenta reproducirla sobre una carta actual de navegación convirtiendo los rumbos de aguja en rumbos verdaderos y las leguas del *Diario* en millas náuticas de hoy en día. En principio los investigadores discrepan en el cálculo de la distancia navegada a través del océano

(15) La derrota loxodrómica es la seguida por una nave cuyo rumbo se conserva constante en todos los meridianos.

sumando esas leguas conforme a los rumbos navegados. Según Alberto D'Albertis (16) las distancias obtenidas para la derrota de Colón por diversos historiadores que se aplicaron en este cálculo fueron: 1.111 leguas según Fox y Shott, 1.068 leguas las calculadas por Gelcich, y 1.097 las leguas obtenidas por el propio D'Albertis. Más recientemente —en 1941— McElroy y Morison calcularon 1.072 leguas (17) y por último Marden (18) deduce 1.162 leguas. La máxima diferencia entre las diversas apreciaciones se traduce en una dispersión en distancia de 94 leguas —376 millas romanas—, equivalentes a 300 millas náuticas actuales. Es decir, una diferencia que supera los 5 grados en la longitud geográfica de los posibles lugares de recalada.

Aparte de esta dispersión, al convertir las leguas del *Diario* en millas náuticas para trasladarlas sobre los rumbos registrados y dibujar la derrota en una carta moderna, se obtienen distancias que sitúan el punto de recalada de las naves colombinas en una longitud que rebasa con mucho, hacia poniente, la posición de las Bahamas o Lucayas. Curiosamente, sin embargo, todos los autores citados logran trazar muy ajustadamente sus respectivas derrotas acomodando las distancias a sus propias apreciaciones para obtener una solución para ellos satisfactoria.

Para hacer la conversión de leguas del *Diario* a millas náuticas D'Albertis usó el módulo de equivalencia de 2,665 millas náuticas por legua; McElroy y Morison el de 3,18; y Marden el de 2,82. Si fijamos la atención en este último, multiplicando el módulo 2,82 por las 1.162 leguas que él calculó se obtiene la cuenta de las 3.276 millas náuticas que se precisan para recalar en las cercanías de Cayo Samaná. Si en vez de utilizar ese módulo Marden hubiera aplicado el módulo correcto de 3,19, la recalada habría coincidido en un lugar situado a 3.707 millas de la isla de Hierro, es decir, al suroeste de la península de la Florida, lo cual es absurdo. Marden argumenta en su trabajo del *National Geographic* que la diferencia de 0,37 entre su módulo de relación de 2,82 y el de 3,19 es pequeña. Y lo es si se aplica en distancias muy cortas, pero enorme en largos itinerarios como el seguido por Colón.

Esta gran diferencia con la realidad de las cifras obtenidas para la derrota seguida por Colón movió a Marden —y a otros investigadores— a buscar módulos de compromiso para reducirlas a términos aceptables sin atenerse a las ideas, técnicas, ni sistemas de medidas náuticas utilizadas por los navegantes del ámbito mediterráneo. Marden afinó su cálculo justificando la reducción de las leguas a las millas náuticas conforme a lo escrito en el *Regiment for the Sea* escrito en 1574 por el inglés William Bourne. Pero las leguas de este autor no son las mismas que utilizaban los navegantes españoles, portugueses e italianos, ni en épocas anteriores a Colón, ni en los tiempos de éste ni en los siglos siguientes (19).

(16) *Raccolta di Documenti e Studii pubblicati dalla Reale Commissione Colombiana*. Parte IV, volumen I, Roma, 1893.

(17) *El Almirante de la Mar Océano*. Librería Hachette, Buenos Aires.

(18) *Op. cit.*

(19) A mediados del siglo XIII la legua —medida itineraria de origen francés— utilizada en España era de tres millas romanas. En el siglo XV se usaba ya en la mar la legua de cuatro millas

El error de Marden y de sus antecesores se explica por dos razones. Una es su idea equivocada de tomar como exactas las millas registradas en el *Diario* y esa «exactitud», como hemos visto, sólo es congruente con las cartas de navegar de aquella época trazadas con las medidas inexactas apreciadas a ojo por los pilotos. Esa congruencia se confirma con el hecho de que Colón creía haber andado 1.142 leguas y a pesar de ello llegó a Guanahaní. La otra causa es la de utilizar módulos arbitrarios, por no tener presente que las millas de Colón eran millas romanas.

El módulo correcto —3,19— para convertir las leguas usadas por Colón y sus pilotos en millas náuticas se obtiene mediante un elemental cálculo aritmético. En el *Diario* Colón insiste en que sus leguas son de 4 millas y el 9 de diciembre, al referirse a la entrada en la bahía de San Nicolás, dice que «este puerto tiene en la boca mill pasos, que es un cuarto de legua»; y el cuarto de legua —que es una milla— es la milla romana puesto que mide 1.000 pasos. Como la milla romana equivale a 1.480 metros, la legua mide 5.920 metros y dado que la milla náutica es de 1.852 metros el módulo de relación que permite convertir las leguas en millas náuticas es $5.920 : 1.852 = 3,19$.

La confusión respecto a las medidas itinerarias náuticas ha llevado a error a algunos historiadores que atribuyen a Colón el uso de leguas de distinta magnitud de las manejadas por los demás navegantes españoles y portugueses, como si él tuviera su propio sistema de medias náuticas itinerarias. El hecho de que el Almirante asignara al grado de cielo —medido sobre la línea ecuatorial o el meridiano— $56 \frac{2}{3}$ millas de longitud, o sea $14 \frac{1}{6}$ leguas, distinto de los $66 \frac{2}{3}$ millas — $16 \frac{2}{3}$ leguas— y 70 millas — $17,5$ leguas—, que solían aplicar los demás nautas de su época, ha hecho suponer a esos historiadores que las leguas, y por lo tanto las millas, utilizadas por el Almirante eran particulares. Colón simplemente consideraba que el número de las leguas contenidas en un grado era menor que el aceptado por la generalidad de los navegantes, pero las leguas y las millas eran las mismas que las utilizadas por sus colegas latinos.

Como muestra de la variedad de criterios en torno a esta cuestión basta recordar los diversos valores atribuidos por los navegantes a la distancia de cabo San Vicente a la Berlinga Mayor en distintas épocas: 170 millas a razón de $56 \frac{2}{3}$ millas por grado, 200 millas a $66 \frac{2}{3}$ millas por grado, 225 millas a 75 millas por grado y 210 millas a 70 millas por grado. Y no por ello las millas consideradas por todos dejaron de ser las millas romanas. Tal desacuerdo entre las equivalencias entre los grados y las millas se justifica con la inexistencia de un instrumento que midiera con exactitud las distancias navegadas, que habría permitido establecer un módulo de relación preciso entre la milla y el grado de meridiano.

Volviendo al tema de las derrotas, para obtener los rumbos verdaderos

y en tierra la de tres millas; y en el XVI Felipe II estableció la distinción entre las leguas comunes de cuatro millas y las legales de tres millas. En todos los casos las millas fueron siempre las romanas de 1.000 pasos de cinco pies cada paso. Ninguna de estas dos leguas se acomoda al módulo de relación de Marden.

navegados durante el primer viaje de Colón, tanto D'Albertis como McElroy y Marden corrigen los rumbos de aguja registrados en el *Diario* por los efectos de la declinación magnética, corrientes y abatimiento, con valores arbitrarios, ninguno de los cuales incidió seguramente durante todo el viaje. No consta que Colón corrigiera en las lecturas de la aguja de marear los efectos de la declinación magnética porque desconocía este fenómeno físico y las correcciones aplicadas por los investigadores citados proceden de la teoría de isógonas magnéticas de Bemmelen para el año 1500. Pero los gradientes expresados en ellas no son los reales, según se puede comprobar si se comparan con los obtenidos en la carta de Juan de la Cosa mediante el ángulo que forma la alineación de las Antillas mayores con el Ecuador, 11 grados mayor que el real. Esta mera indicación —válida por cuanto que las posiciones geográficas en la carta se han obtenido en base a los rumbos magnéticos— muestra que los valores de la declinación magnética en la región antillana superaban a los indicados por Bemmelen, según confirman los trabajos cartográficos realizados en la Casa de la Contratación.

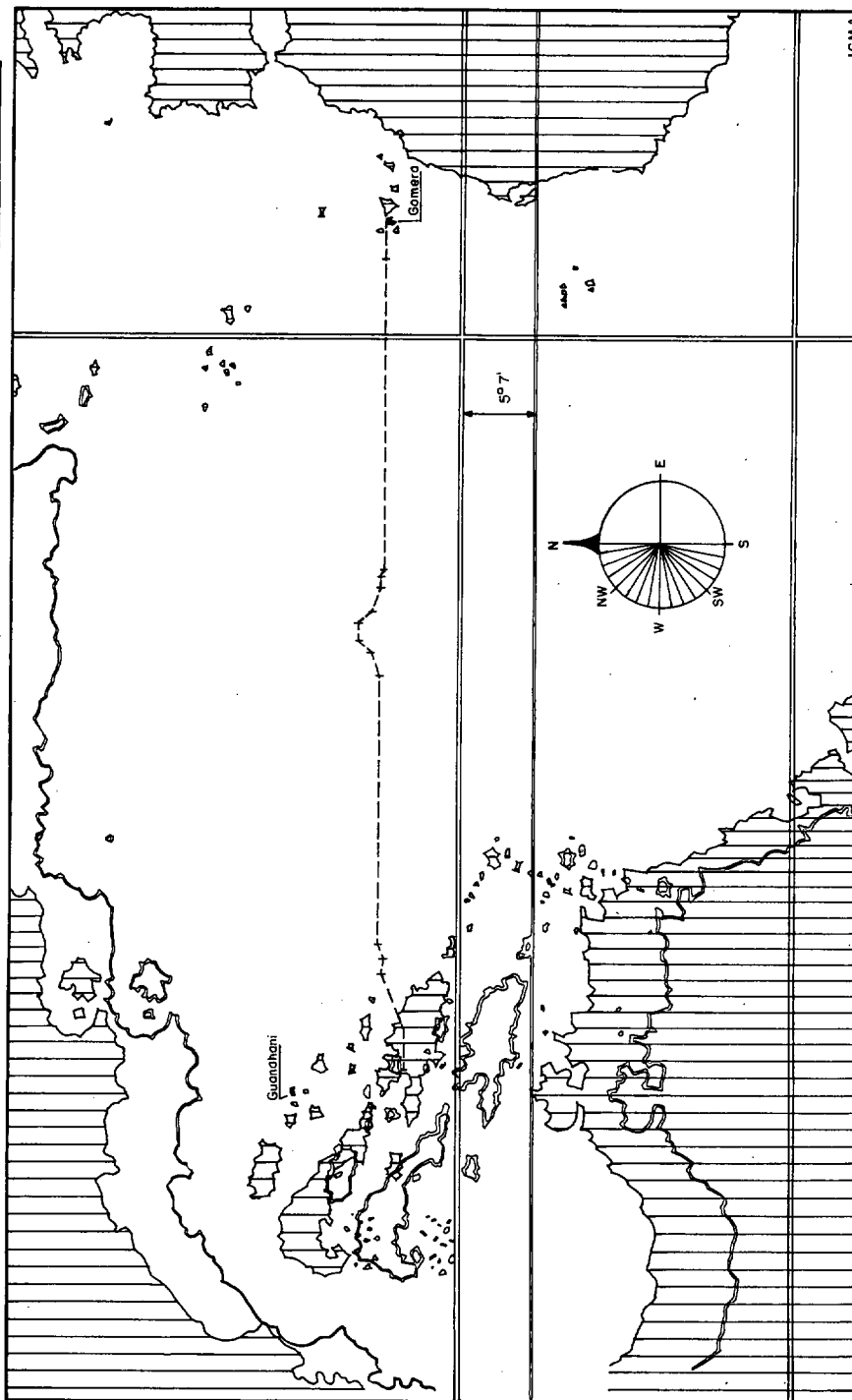
Respecto a los abatimientos que pudieron afectar a las naves son hoy imposibles de determinar, toda vez que dependían de la dirección e intensidad del viento y de las cualidades marineras de cada embarcación. Sólo el efecto de las corrientes marinas es susceptible de ser reproducido y aun así habría que discernir si el Almirante aplicó esta clase de corrección alguna vez para no añadirse una vez más. Esta hipótesis no es tan desatinada como parece si se tienen en cuenta los comentarios del *Diario* respecto a las corrientes, cual es el del 13 de septiembre, por ejemplo.

Merced a tales «correcciones» John McElroy y Samuel Eliot Morison sitúan el punto de recalada de Colón 9 millas al sur de la isla de Watling; por su parte D'Albertis lo coloca en un lugar de latitud 23° 11' norte y 74° 32' de longitud oeste, unas 32 millas al sur del anterior; y Marden justo sobre la isla de Samaná. Mayor exactitud en el cálculo de la derrota seguida por Colón es poco menos que imposible de conseguir en cualquiera de los tres casos. Esa misma «exactitud» proclama la arbitrariedad de las correcciones aplicadas y no garantiza la autenticidad de las derrotas obtenidas ni las hace aceptables para homologarlas a la seguida por el Almirante. Para eso haría falta disponer de todos y cada uno de los factores cuantificables manejados por Colón y sus pilotos y todas y cada una de las circunstancias materiales y meteorológicas acaecidas durante el viaje de miles de millas en el que una pequeña variante puede alterar en gran medida el punto estimado de llegada. Es decir, sería menester que se lograra una repetición de la historia que, como ya se ha dicho, es de todo punto imposible.

Las derrotas interinsulares seguidas por las naves de Colón a partir de Guahani hasta llegar a Cuba

La imposibilidad de determinar en una carta náutica actual una derrota que se ajuste a la navegación entre La Gomera y el lugar de recalada junto a

TRAZADO COMPARATIVO DE LA DERROTA DEL PRIMER VIAJE DE COLON SOBRE LA CARTA DE JUAN DE LA COSA



J.C.M.A.
NOTA: El trazado en negro es una reproducción reducida del original. El trazado en rojo indica la corrección introducida por el error en latitud cometido por Juan de la Cosa

la primera isla descubierta no impide que Guanahaní pueda ser identificada mediante las aportaciones náuticas del *Diario* referidas a la navegación entre las islas descubiertas, siempre que se conjuguen la letra y sentido del relato con las derrotas seguidas por las naves. A continuación se hará en base a las hipótesis alternativas de que la primera isla descubierta fuera Watling o bien Samaná para comparar los acaecimientos y rechazar los resultados que no se acomoden a la geografía y a la lógica del itinerario seguido, teniendo muy en cuenta que la navegación interinsular se realizó sin perder de vista las islas de las que se partía y aquéllas a las que se arrumbaba.

El día 11 de octubre a la puesta del sol las naves gobernaban al rumbo oeste. A las 10 de la noche el Almirante vio una luz débil que indicaba la proximidad de tierra y a las dos horas del 12, quedaron a «la corda», al paio, para aguantarse en el mismo lugar hasta que alumbrara la luz del día. Lo que acaeció el día 12, en cuanto a navegación, no consta en el *Diario*. Cuando amaneció el 13 se dice que los indios del lugar «vinieron» a la playa y dado el sistema permanente de vientos del este y la corriente marina de la misma dirección, la playa donde fondearon las naves hubo de ser la situada al socaire de la isla, es decir, al oeste, donde pasaron el día 13.

El 14 se escribe en el *Diario* que «En amaneciendo —Colón— mandó aderezar el batel de la nao y la barcas de la caravelas, y fue al luengo de la isla en el camino del Nornordeste para ver la otra parte que era la parte del Leste, qué avía, y también para ver las poblaciones y vide luego dos o tres». Como la declinación magnética era NW, mayor que una cuarta, y Colón quería ver una costa —situada al oeste de una isla— navegando al rumbo NNE, el rumbo verdadero es el del NE 1/4 N. Por lo tanto, las naves fondearon en la parte meridional de la costa occidental, y la costa occidental de Guanahaní estaba sensiblemente orientada en dirección Norte-Sur, como la de Watling. Esta derrota costera seguida por el batel y las barcas no pudo realizarse en la isla de Samaná puesto que su costa occidental no se ajusta a la orientación Norte-Sur, como se observa a la vista del mapa. Después Colón contorneó la isla descubierta por el norte como lo indica el haber visto una «restinga de piedras» que forma un puerto donde pueden fondear muchas naves y el haber encontrado «un pedaço de tierra que se haga como isla» donde se podía erigir un fuerte. Estas características se dan en la parte norte de Watling; de ninguna manera en Samaná.

Por razón de las informaciones recibidas de los nativos Colón decidió esperar a la tarde del día 14 «y después (de) partir para el sudeste». Con este rumbo Colón hubiera encontrado islas próximas saliendo de Watling o de Samaná indistintamente: en el primer caso la isla hallada fue la que bautizó Santa María de la Concepción, actual Cayo Rum, en el segundo habría sido Crooked Island. En ambos casos las distancias navegadas serían muy similares.

El mismo 14 escribe: «di la vela, y vide tantas islas que yo no sabría determinar a cuál iría primero». Esta es una observación importante que algunos tratadistas interpretan como la contemplación de esas islas antes de dar la

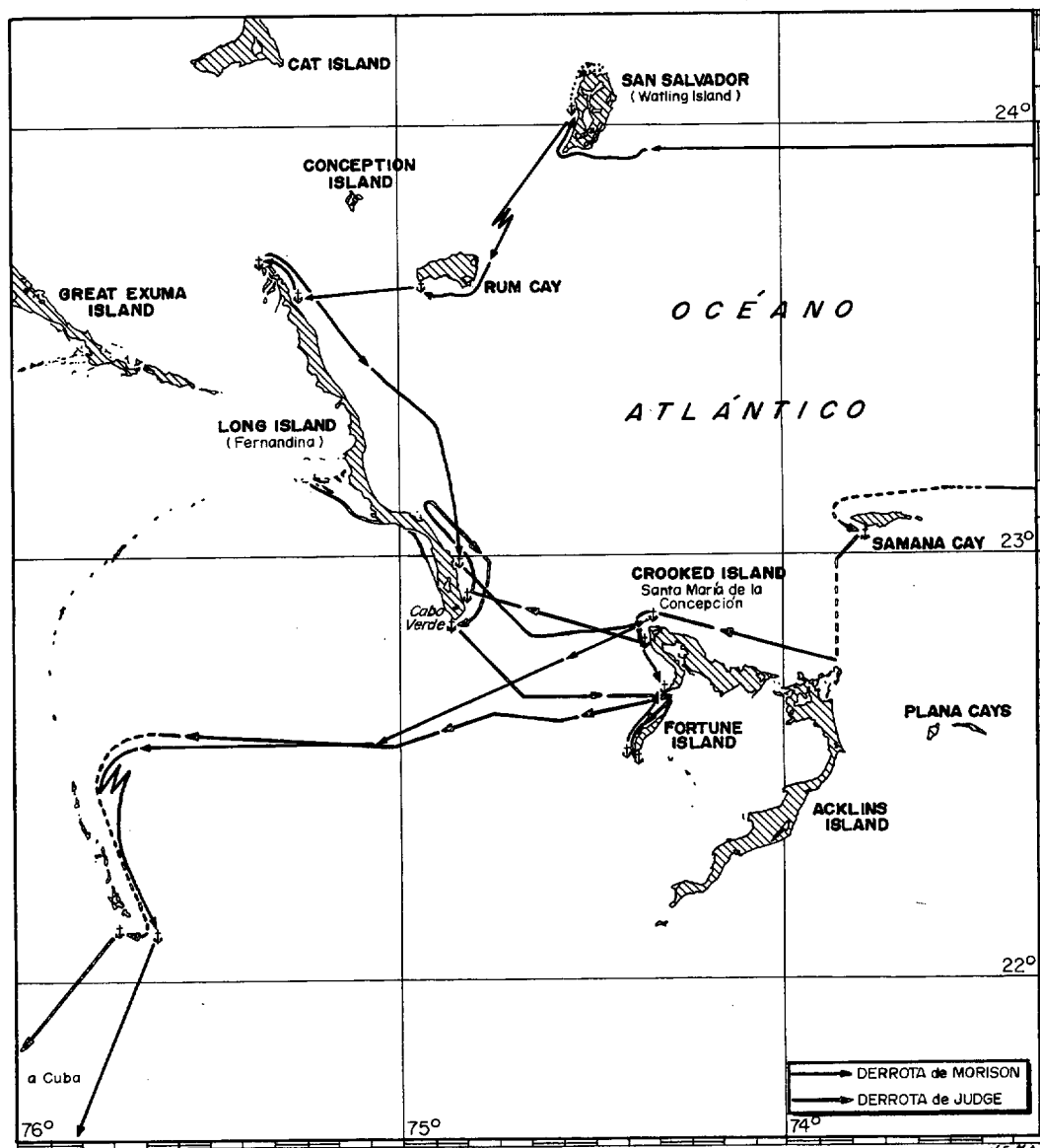
vela y en esa hipótesis consideran que desde Guanahaní se podía ver un gran número de ellas. Pero como las naves zarparon al rumbo SW de aguja, o sea al SW 1/4 W corregido por declinación magnética, lo cierto es que la *Santa María*, la *Pinta* y la *Niña* navegaron en dirección al paso existente entre la actual isla Concepción y la que él bautizó Santa María de la Concepción, hoy Cayo Rum. Y fue una vez emprendida la singladura del 14 cuando Colón vio las numerosas islas que le llenan de incertidumbre. Si hubiera partido de Samaná también habría visto varias islas durante el viaje, en este caso las del grupo Acklins-Crooked.

Pero no debieron ser tantas como él dice las islas que vio pues si se tiene en cuenta que la altura máxima de las más próximas por el suroeste a la isla de Watling —Concepción, Cayo Rum, Long Island— es de 30 metros y que el castillo de popa de la nao *Santa María* —donde lógicamente debía estar Colón— se elevaba unos 5 metros sobre el nivel del mar, el horizonte visible sería de 16 millas náuticas —20 millas romanas o 5 leguas—, inferior a las 18 millas náuticas —22,5 millas romanas ó 5,5 leguas— en que se encuentra la isla más cercana, Cayo Rum, cuya altura es de 27 metros. Salvo algún posible efecto de refracción, sólo después de haber navegado varias millas a partir de Watling se podrían ver la isla de la Concepción y Cayo Rum; y tendría que llegar a la latitud de esta isla para ver a la vez los altos de Long Island, aparentando ser en un principio varias islas mientras no era visible su costa. Si en vez de partir de Watling lo hubiera hecho de Samaná, la discontinuidad de las costa del grupo Crooked-Acklins pudo haber producido el mismo efecto visual.

Desde Guanahaní —Watling— Colón optó por dirigirse a la isla que le pareció más grande, Cayo Rum, situada a cinco leguas, según dice el *Diario* en el día 14, si bien el 15 aprecia que está a siete o más leguas, distancias ambas compatibles con la de 5,6 leguas que realmente existen entre Cayo Rum y Watling. De haber partido las naves de Samaná la distancia navegada y los avistamientos de islas podrían también ser compatibles con la lectura del *Diario*.

En el mismo día 15 se lee en el *Diario* que tras temporejear —o navegar a la capa— toda la noche por temor a los bajos y porque la marea las detuvo, las naves arribaron al mediodía a una isla que no fue otra que Cayo Rum, pues Colón observó «que aquella haz» —cara de la costa— que es de la parte de la isla de San Salvador «se corre Norte Sur y an en ella cinco leguas, y la otra, que yo seguí —la costa meridional— se corría Leste Güeste y an en ella más de diez leguas». Estas dos circuntancias no se darían si el viaje de se hubiera efectuado entre Samaná y Crooked-Acklins. Además, la extensión de la costa este de Acklins es de 14 leguas, no de 5, no da la cara a la isla de San Salvador, ni está orientada en dirección Norte-Sur, luego Acklins no pudo ser la segunda isla descubierta.

Es cierto que las dimensiones de las costas de Cayo Rum que se dan en el *Diario*, equivalentes a 16 y 32 millas náuticas respectivamente, no responden a las reales, sensiblemente menores, pero también lo es que no se correspon-



Comparación de la derrota interinsular real seguida por Colón en su primer viaje —según el diario de navegación— con la sugerida por Joseph Judge y Luis Marden en el *National Geographic* de noviembre de 1986, para demostrar que la primera isla descubierta era Cayo Samaná

den con ninguna de las costas este y sur de las islas Bahamas. Esas distancias, por lo tanto, son incorrectas. Si en vez de «leguas» se lee «millas», las de Cayo Rum coinciden con ellas, lo cual no sucede con las Crooked-Acklins. (El

error en las medidas dadas para las costas de Cayo Rum puede imputarse a apreciaciones falsas hechas a ojo o erratas de transcripción, que no son pocas las que aparecen en el *Diario* en las referencias numéricas).

Después de pasar la noche fondeadas las naves al sur de Santa María de la Concepción —Cayo Rum—, el día 16 alcanzaron la costa de Long Island, denominada Fernandina por Colón, navegando ocho leguas a un rumbo próximo al oeste del lugar de partida. Si las naves hubieran partido de Crooked, como suponen Judge y Marden, el rumbo y la distancia —ligeramente errónea en ambos casos— podrían haber sido los mismos, sin embargo, el relato del día 17 es incompatible con la teoría que éstos defienden.

En efecto, al mediodía del 17 Colón abandona el fondeadero y a sugerencia de Martín Alonso Pinzón —informado por los indios— navega a favor del viento a largo de costa «por la parte del Nornorueste muy más presto arrodearla la isla». Es decir, navega al NW con el fin de alcanzar el extremo norte de la isla, lo que indica que el lugar de fondeo estaba muy al norte de Long Island pues en caso de estar en la parte meridional no se habría llevado a cabo esta navegación. Antes al contrario, las naves se habrían dirigido hacia el sur, como decidió el Almirante después de haber alcanzado el extremo norte de la isla porque en su mente bullía la idea de llegar a la isla llamada por los indígenas Samoet o Samoeto —el grupo formado por Crooked, Fortuna y Acklins— donde decían que había oro en abundancia.

El mismo 17 en el *Diario* se escribe: «Después de tomada la agua, bolví a la nao, y di la vela y salí al Norueste, tanto que yo descubrí toda aquella parte de la isla hasta la costa que corre Leste Güeste. Y después todos estos indios tornaron a dezir qu' esta isla era más pequeña que no la de Samoet y que sería bien bolver atrás por ser en ella más presto (...) y así tomé la buelta y navegué toda esta noche passada al Leste Sueste», tentando de no acercarse demasiado a la costa porque la noche era muy cerrada y el tiempo amenazaba tormenta hasta llegar «al cabo de la isla de la parte de Sueste, adonde espero surgir fasta que aclaresca, para ver las otras islas adonde tengo que ir». El 18 rodea «cuanto pude» el sur de Fernandina, hasta el cabo Verde, donde sus naves largan las anclas. En la amanecida del 19 se da de nuevo a la vela.

A la vista de este relato y el del día 16 es evidente que Colón pasó de Cayo Rum a un lugar muy al norte de la costa oriental de Fernandina —Long Island—, se dirigió luego con sus naves hasta la parte más septentrional de la isla, avistó la costa noroeste de la misma, dio la vuelta con sus naves y navegó el espacio marítimo fronterero al litoral de esta isla durante la noche del 17 hasta alcanzar el extremo sur, el actual cabo Verde. En el supuesto que la hubiera iniciado a partir de la isla Crooked, como suponen Judge y Marden, de ningún modo puede conjugarse la derrota seguida por Colón entre el mediodía del 16 y la amanecida del 18 con lo que consta escrito en el *Diario*.

Judge y Marden trazan la derrota desde Crooked hasta el extremo sureste de Long Island, la prolongan hasta el norte hasta la latitud de Cayo Strachan —tramo de derrota equivalente en millas a la que siguió Colón mucho más al norte—, la invierten en dicho Cayo, la siguen hasta cabo Verde y para acomodo-

darla al relato del *Diario* del día 19 la hacen retroceder hasta Crooked en contradicción con la lógica pues si Colón hubiera arribado a Crooked desde Samaná, ¿para qué iba a regresar a aquella isla si su intención era marchar hacia el sur en busca de Samoet, como le indicaron los indios en varias ocasiones, toda vez que Samoet era, precisamente, Crooked? Tal decisión habría sido tan absurda que queda desmentida con lo que se registra en el *Diario* el día 19.

Ese día, después de alcanzar el extremo meridional de Fernandina —Long Island— y de pasar la noche con las naves allí fondeadas, escribe Colón: «En amaneciendo levanté las anclas y enbí la carabela Pinta al Leste, y la carevela Niña al sursueste, y yo con la nao fue al Sueste, y dado ordene de que llevasen aquella vuelta fasta mediodía, y después que ambas se mudasen las derrotas, y se recorgirran para mía. Y luego, antes que andássemos tres oras, vimos una isla al Leste sobre la cual descargamos. Y llegamos a ella todos tres los navíos antes de mediodía a la punta del Norte adonde hace un isleo y un restringe de piedra fuera d'él al Norte y otro entre él y la isla grande, la cual anombaron estos hombres de San Salvador que traigo yo la isla Samoete, a la cual puse por nombre Isabela». Colón observa parte de la costa norte de Isabela —Crooked— donde avista «el cabo Hermoso que es de la parte del Güeste (...) Y aí surgí esta noche viernes —mismo día 19— hasta la mañana», después de haber intentado fondear, para salir a tierra en «una grande angla» o cabo situado «Allá al medio de la isla, d'esta parte al Norte».

Vemos, pues, que para localizar la isla de Samoeto —Crooked— desde la Fernandina, Colón dispone que sus tres naves realicen una exploración en abanico en dirección Este para tener la seguridad de encontrarla. Si la teoría de Judge y Marden fuera cierta, o sea si Colón hubiera partido de Crooked para ir a Fernandina, este despliegue exploratorio para encontrar la misma isla que abandonó el día anterior sería una de las decisiones más absurdas que habría adoptado el Almirante en su vida como explorador, siendo así que, además, el conjunto Crooked-Acklins-Fortune no era un pequeño islote, ni mucho menos.

En consecuencia, es evidente que el itinerario Watling, Santa María de la Concepción, Fernandina, Crooked-Fortune —Samoete— queda perfectamente definido en el *Diario* de navegación de Colón y que la isla de San Salvador es la actual Watling y no otra.

El día 20, salido ya el sol, las naves levantan anclas para dirigirse al «cabo del Sudeste, adonde yo puse nombre el Cabo de la Laguna», que se conserva actualmente —Cape of the Lake—, con el propósito de reconocer la isla por el sur, mas al ver Colón que el bojeo era dificultoso debido a los bajos fondos del golfo que forman Fortune Island —Isabela— y Acklins, que le obligaban a remontar el extremo sur de esta isla, decide regresar al lugar de partida «para rodear esta isla» e investigar la costa norte. A las diez horas del 20 fondean las carabelas en el cabo del Isleo y el Almirante baja a tierra y permanece en este lugar hasta media noche del 24 para dirigirse a Cuba, porque los informes de los indios le hacen pensar que sea Cipango. Navegando al «Güestsu-

dueste» en un principio y tras varios cambios de rumbo el 25 avista tierra, «y eran siete o ocho islas en luengo todas de Norte a Sur», las denominadas Isla de Arena, en cuyo extremo meridional fondean las naves el día 26 de octubre; un lugar en el que coinciden en el tiempo y en el espacio la derrota supuesta por Judge y Marden con la que propuso muchos años antes el almirante Morrison y confirmamos aquí nosotros.

Para quienes pusieron en entredicho la primacía de Watling, la estancia indiscutida de las naves colombinas en la Isla de Arena podía haber sido un buen punto de partida para reconstruir en sentido inverso las derrotas seguidas hasta llegar a la primera isla del Descubrimiento. Pero algunos han preferido efectuar la reconstrucción viceversa de la navegación interinsular partiendo desde Cuba y dando por seguro el conocimiento exacto del lugar de recalada en esta isla a pesar de que diversos eruditos lo sitúan en puntos distintos de un tramo de la costa norte cubana que se extiende unas 180 millas, siendo así que, forzosamente, tendrían que pasar por la Isla de Arena, actual «Columbus Bank».

Conclusiones

De las muchas derrotas que se pudieron seguir para navegar desde La Gomera hasta la isla de Guanahaní, Colón siguió una muy concreta, que hoy es irreproducible porque para ello haría falta disponer no sólo de un *Diario* con el correcto registro de los datos náuticos, sino también de otra multitud de datos no contenidos en el *Diario*. No es factible concluir que tal o cual isla de las Bahamas sea Guanahaní en base a las referencias náuticas del *Diario* dado que:

- Los rumbos y las distancias correspondientes al viaje desde las Canarias a Guanahaní no permiten por sí mismos llegar a una conclusión aceptable como cabría lograr con los datos numéricos sistemáticamente registrados en un moderno Cuaderno de Bitácora.
- Tampoco los rumbos, las distancias del *Diario* relativos a los avistamientos de islas y distancias entre ellas, desde la llegada a Guanahaní hasta Cuba, proporcionan certezas suficientes que eliminen las dudas sobre la identificación de la isla de Guanahaní.
- Es menester valerse también de las descripciones corográficas contenidas en el *Diario* y de otras fuentes históricas con objeto de cotejar el mayor número posible de informaciones y disponer de datos complementarios que ayuden a identificar Guanahaní.
- La descripción dada por Colón de Guanahaní coincide con la isla de Watling más que con ninguna otra del grupo de las Bahamas y, desde luego, no se acomoda en absoluto a Samaná.
- No se puede hacer caso omiso de los testimonios de Fernández de Oviedo en la *Historia general y natural de las Indias*, ni del Cronista Mayor del Consejo de Indias, Antonio de Herrera, en la *Descripción de las islas y Tierra-Firme de el Mar Océano que llaman islas Occiden-*

tales, ni mucho menos el de Alonso de Chaves expuesto en un derrotero para uso de los navegantes.

- La cartografía antigua es una fuente de información histórica de primer orden. La carta de Juan de la Cosa del año 1500, la denominada de Egerton 2.803 del año 1510, el viaje de Ponce de León, la carta de Turín de cerca de 1523 y la carta de Herrera presentan una isla de Guanahaní distinta de Samaná y de las otras islas de las Bahamas no coincidentes con la posición de la actual Watling.
- No se puede, por tanto, prescindir de las cartas antiguas como hacen algunos autores, aduciendo sus defectos de trazado y despreciando su valor testimonial, toda vez que las deficiencias en la información «cuantitativa» de estas cartas no pueden ser causa de descalificación del indudable valor de la información «cualitativa». Los errores en las distancias y en los perfiles de las costas no pueden ser causa de descrédito siendo así que fueron de probada utilidad náutica.

En cuanto al uso del ordenador, es muy aceptable la idea de representar en una pantalla la geografía real de un área que comprenda Watling y la costa norte de Cuba e islas situadas en el entorno, para poder jugar con los rumbos y las distancias contenidos en el *Diario* y buscar la solución al problema de identificar la primera isla del Descubrimiento. Pero esto requiere que los rumbos y distancias contenidos en el *Diario* sean exactos y ni lo son ni se acomodan a las verdaderas distancias y rumbos de las singladuras interinsulares, aun corregidos por los efectos de una declinación magnética conocida con un mínimo de aproximación.

Pero resulta que utilizando en un ordenador las distancias y rumbos en un programa basado en la derrota que consideramos real, Watling-Cayo Rum-Long Island-Isla de Arena, la solución habría sido matemáticamente correcta y congruente con la deducida de la lectura del *Diario*. Ello se debe a la disposición geográfica de las islas Lucayas, que permite manejar los mismos datos numéricos utilizados por Judge y Marden o muy escasamente distintos—dentro del margen de error admisible en las cifras del *Diario*— para demostrar que fue Watling y no Samaná la solución del problema. Las soluciones son, por tanto, aleatorias tanto por causa de la imprecisión de los datos como por el paralelismo entre unos y otras.

La gran diferencia entre una y otra solución es la artificiosidad de Judge y Marden para reconstruir el viaje interinsular, sobre todo a partir de la primera vez que las naves fondean en Fernandina, pues ya se ha visto que se ven obligados a acortar el bojeo de la costa de Long Island deteniéndolo en «Strachan Kay», siendo así que Colón dice que alcanzó el norte de esa isla, y a hacerlas regresar desplegadas para encontrar «Crooked» pese a haber estado en ella el día anterior, según su teoría.

Como resumen cabe añadir que la misma diversidad de opiniones basadas en los datos del *Diario*, razonadas con mejor o peor acierto por los defensores de las opciones aquí enunciadas, atestiguan el defecto de los métodos de estu-

LA IDENTIFICACIÓN GEOGRÁFICA DE LA PRIMERA ISLA DEL DESCUBRIMIENTO

dio basados en el énfasis de una determinada fuente de información histórica, siendo así que la historia ha de fundamentarse en los cimientos de una buena heurística.

La polémica suscitada en torno a Samaná u otra isla de las Bahamas distinta de Watling para ser consideradas como primera isla del Descubrimiento es, en consecuencia, superflua.