

LA PÉRDIDA DE LA NAO SANTA MARÍA

Cristóbal COLÓN DE CARVAJAL
Duque de Veragua
Almirante de las Indias

Antecedentes



NO de los episodios más conocidos del Diario colombino del primer viaje es lo acontecido en el día de Navidad, fecha aciaga en la que se perdió la nao capitana al encallar ésta en un arrecife en la costa norte de la isla La Española, cuyo territorio ahora ocupan las actuales Repúblicas de Santo Domingo y Haití.

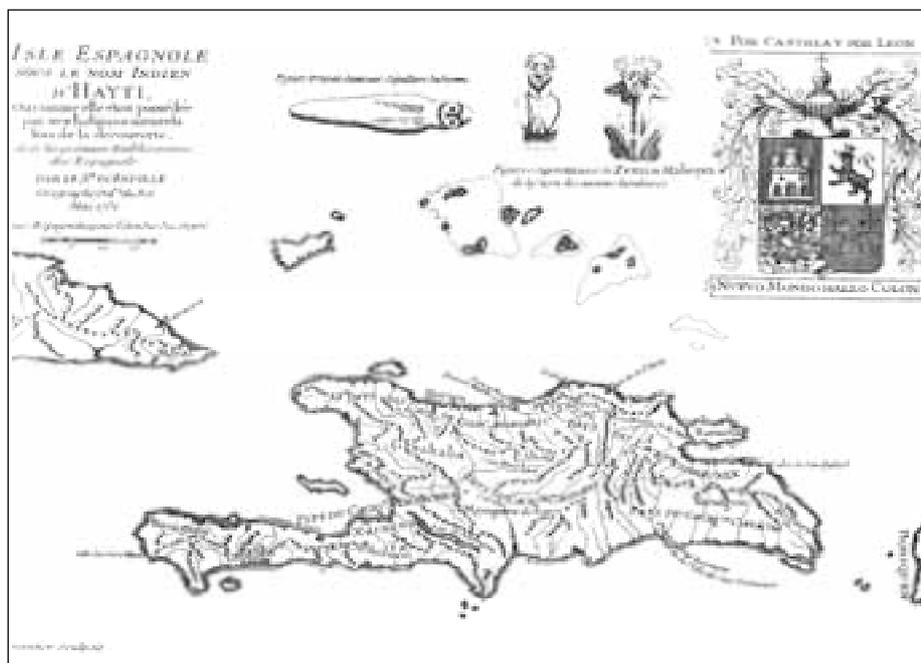
Sobre el tema han escrito muchos autores, en ocasiones con pareceres muy dispares, generando un debate más, entre los varios pendientes de resolver, en la vida del Almirante. En las líneas que siguen, hago algunas reflexiones que tan sólo pretenden arrojar un poco más de luz sobre lo ya considerado por quienes me precedieron en el empeño y que ofrezco a todos los lectores amantes de los enigmas históricos.

El caso es singular, pues se trata de la única vez en que el Almirante perdió un buque por accidente en la mar entre las 30 carabelas y cuatro naos empleadas en sus viajes descubridores. El hecho de navegar sin cartas de marear por parajes desconocidos, le hacía ser muy precavido. Por lo expresado en el *Diario*, sabemos que nunca navegaba de noche cuando se encontraba cerca de tierra, sino que fondeaba en alguna ensenada que le proporcionara suficiente resguardo, o se mantenía a la corda a distancia segura de la costa hasta que la luz del nuevo día le permitía continuar su derrota. Sin embargo, en aquella ocasión no lo hizo así. Veamos por qué.

La invitación de Guanacagarí y la exploración previa

El jueves 20 de diciembre, la *Santa María* y la *Niña* arribaron a un hermoso puerto situado en las proximidades de la isla de Santo Tomás, en la costa septentrional de La Española. Cristóbal Colón quedó tan impresionado por el

TEMAS GENERALES



lugar que escribió que, en los veintitrés años que llevaba en la mar, recorriendo todos los pasajes conocidos, jamás había encontrado mejor puerto, por lo abrigado de sus aguas y por la gran capacidad de la cerrada bahía.

Allí estableció contacto con unos indios tan pacíficos que no poseían ningún tipo de armas y que le recibieron con sumo afecto. Por las palabras del *Diario* sabemos que iban desnudos por completo y que, así como en otros sitios los hombres escondían a sus mujeres de los cristianos, ellos no sentían celos de los visitantes y las indias eran las primeras en acercarse a los españoles para entregarles comida y frutas. El Almirante expresó que jamás había visto gente con tan buenos corazones y que se deshacían por halagar a los españoles, entregándoles cuanto tenían.

El sábado 22, estando aún en este lugar paradisíaco, recibió la visita de un grupo de indios enviados por un poderoso cacique llamado Guanacagarí, cuyas tierras estaban situadas más al Este. El cacique rogaba al Almirante que fuese con sus navíos a visitarlo y le aseguraba que sería bien recibido. Ante tal invitación, éste determinó partir el domingo, a pesar de que no solía salir de puerto en esos días de la semana por razones de devoción cristiana. Pero esa mañana no pudo hacerse a la mar por falta de viento, así que envió a las dos barcas, mientras las naves permanecían en el fondeadero de Santo Tomás (bahía de Acul).

Los bateles recorrieron la costa y, dejando atrás la punta Santa (actual punta Picolet), entraron en lo que hoy se conoce como bahía de Cap Haitiene y bahía de Limonade, alejándose hacia el Este tres leguas y media (diez y media millas náuticas actuales) (1). Su misión era exploratoria para reconocer la costa y los bajos que en ella había. El *Diario* lo expresa con precisión:

El Almirante estava seguro de bancos y de peñas, porquel domingo, cuando enbió las barcas a aquel rey, avían pasado al Leste de la dicha Puncta Sancta bien tres leguas y media, y avían visto los marineros toda la costa y los baxos que ay de la dicha Puncta Sancta al Leste Sueste bien tres leguas, y vieron por donde se podía passar, lo que todo este viaje no lo hizo... En la noche llegaron las barcas, y dixeron que avía un gran camino hasta donde venían...

Como vemos, el *Diario* afirma que las barcas llegaron de noche a los costados de la *Santa María* y la *Niña*. Para llegar hasta su destino, antes habían de pasar entre los islotes y arrecifes que guardan la entrada del puerto de Santo Tomás (bahía de Acul). Hago notar que sería imposible para dichas embarcaciones navegar de noche en esos parajes, salvo que hubiera una cierta luminosidad debida a la presencia de la luna.

Situación del poblado de los indios

No es posible saber con exactitud dónde se hallaba el poblado de Guanacagarí, autor de la invitación. Lo escrito por Colón deja bien claro que éste no se encontraba en la costa, seguramente como forma de quedar a cubierto de las incursiones de los feroces caribes, sino en el interior, junto a la orilla de un río. Próximo a la desembocadura de éste, sería donde se construiría el fuerte de La Navidad. Anotada en el *Diario* del segundo viaje, aparece una descripción clarificadora:

Jueves, a 28 de noviembre [1493], el Almirante entró por la tarde con su armada en el puerto de la Villa de la Navidad, y la encontró toda quemada. ...Como no había nadie a quien pudiese preguntar, el Almirante, con algunos bateles, entró en un río que estaba próximo, y mientras subía por el (...) Vino a hablar al Almirante un hermano del cacique Guacanagar (...) a quien rogó, por medio de los cristianos, que fuese a visitarlo, porque el se hallaba en tan mal estado que no podía salir de casa. Hízolo así el Almirante, y al día siguiente, fue a visitarle; Guacanagarí, con muestras de gran dolor, refirió, todo lo que había sucedido.

en los relieves del terreno los perfiles y la estructura de una gran aldea india del siglo XV, capaz de acoger de seis a ocho mil habitantes, pues se han encontrado más de doce mil piezas de cerámica arawak.

La exacta ubicación de La Navidad no ha sido identificada, porque el fuerte se quemó y, aunque se sabe que se hallaba junto a la costa, la forma de ésta se ha modificado por la acción de los periódicos huracanes que azotan el lugar y por los sedimentos depositados por el río.

La jornada del 24 de diciembre

Antes de la salida del sol, Cristóbal Colón mandó levar anclas, con viento terral, para salir del puerto de Santo Tomás (bahía de Acul) y dirigirse hacia el poblado de Guacanagarí. A pesar de que tuvieron que alejarse un poco de la costa para librar los numerosos bajos e islotes existentes junto a la entrada de dicho puerto, la distancia a recorrer era corta. Pero el viento era tan escaso que apenas avanzaban.

Las naves navegaban lentamente, y una vez superada punta Santa pondrían rumbo hacia el lugar de la costa más próximo al poblado indio, donde pretenderían fondear, quedándoles éste al alcance de la vista, a una distancia de unas cinco millas náuticas.

A partir de dicha punta, la derrota de las naves presentaba dos opciones: navegar por fuera del bajo Z, o pasar entre W y Z. Esta última parece en principio la más probable, ya que es la derrota más rápida y directa, una buena razón ante la escasa velocidad de los barcos.

Sabemos por otros capítulos del relato colombino que, en estas ocasiones, un marinero situado en lo alto del mástil iba informando de la situación de los bajos que tenía a la vista y dónde se encontraban las mayores profundidades.

La confirmación de este supuesto aparece en el texto anotado el 4 de enero de 1493, la fecha de la partida de aquel lugar: *Saliendo el sol, levantó anclas con poco viento, con la barca por proa, el camino del Norueste para salir fuera de la restinga, por otra canal más ancha de la que entró...*

Es decir que, para salir de la bahía de Limonade, emplearon el paso que existe entre Z y la restinga, que es el más amplio, lo que resulta lógico pues se dirigían al Este; mientras que para entrar utilizaron uno más estrecho y distinto del anterior. Este último se refiere, pues ya no queda alternativa, al que transcurre entre el bajo Z y la línea de escollos W, tal y como aparece en el gráfico.

Navegando en estas condiciones les alcanzó el ocaso y el Almirante montó la primera guardia de la noche (2). Al finalizar ésta, a las once de la noche, se fue a acostar. El texto del *Diario* deja anotada la situación en que se hallaba la *Santa María* en ese momento: habían sobrepasado la punta Santa (punta Picolet) una legua (tres millas náuticas).

TEMAS GENERALES

La actuación habitual ante la llegada de la noche en la mar llevaba a Cristóbal Colón a mantenerse a la corda (3) o voltejeando (4) frente a la costa a una distancia segura. En la noche que nos ocupa, se habría mantenido con sus dos naves por fuera de la larga restinga que corría paralela a la costa, cuya existencia conocía por el viaje exploratorio anterior.

Sin embargo, no actuó así. Por lo ocurrido con posterioridad, sabemos que se adentró por las aguas de la ensenada formada entre la restinga y la costa, en lo que se conoce como bahía de Limonade. Siendo la distancia entre ambas de tan sólo 2,5 millas náuticas, no parece razonable, dentro de su habitual precaución, que se arriesgase a continuar navegando en un espacio tan reducido salvo que, además de conocer la situación de los bajos y las peñas, también se diera la circunstancia de que la visibilidad en esa noche, debido a la iluminación proporcionada por la luna, fuera suficiente como para distinguir la línea de la costa con nitidez.

Respecto a la existencia de iluminación lunar, asunto sobre el cual nada dice el *Diario* ni tampoco sus biógrafos Las Casas o Hernando, anteriormente había apuntado yo que las barcas no habrían podido navegar la noche anterior por un paraje lleno de bajos para llegar al costado de las naves de noche si no hubieran contado con la presencia de la luna. En el relato que sigue, se señalan dos nuevos hechos que implican que la luna iluminaba desde lo alto la bahía de Limonade, en la que se hallaban. En el *Diario* puede leerse:

...llevaron la nao sobre uno de aquellos bancos; los cuales, puesto que fuese de noche, sonaban que de una grande legua (tres millas náuticas) se oyeran y vieran... y en otro lugar ...la caravela, que estaba a barlovento media legua... (milla y media náutica).

Como sabe cualquier marino, es imposible ver unos bajos o la restinga ni calcular la distancia a la que se encuentra un barco en una noche oscura. De ello se deduce que en las horas en que se produjo el accidente náutico que acabó con la *Santa María*, en aquella noche del 24 de diciembre de 1492, la luna se hallaba sobre el horizonte.

De acuerdo con todo lo anterior, cuando el Almirante se retiró a descansar, lo hizo con la tranquilidad de saber que los barcos se hallaban inmovilizados por la falta de viento, pero a la vista de la costa, en un lugar por dentro de una restinga protectora y con la mar en calma chicha, como decimos los marinos.

Los vientos y las brisas

Los días de viento en calma que describe Colón, son frecuentes en la costa septentrional de la isla La Española durante los meses de diciembre y enero (5).

Ante la ausencia de un viento entablado, un navegante a vela como Colón tan sólo podría aprovechar la existencia del régimen de brisas para poner en movimiento sus barcos y únicamente en los momentos en que éstas soplaban.

Para los profanos en materia de vientos, explicaré de forma breve que el régimen de brisas marinas se establece en las zonas marina y terrestre próximas a la línea de costa y son debidas a la diferencia térmica entre la tierra y la mar. Por la mañana, cuando la tierra se va calentando por efecto de la insolación, el aire caliente que hay sobre ella asciende y su lugar es ocupado por masas de aire más fresco que se hallan sobre la mar. Conforme avanza el día, esta brisa que proviene de la mar o virazón aumenta en intensidad para luego ir disminuyendo gradualmente por la tarde, aunque suele mantenerse hasta pasado el ocaso. A primeras horas de la noche cesa por completo. Si existe viento, se sumará a éste, pero ante la ausencia de un viento entablado la calma será total.

Una vez puesto el sol, la tierra se va enfriando y su temperatura desciende por debajo de la que tiene la mar, que se mantiene muy estable. Entonces se invierte el sentido y las masas de aire más frío provienen ahora de la tierra y se dirigen hacia la mar, cuyo aire se conserva más cálido y asciende. Son los llamados terrales o brisas de tierra, que comienzan a establecerse cerca de la medianoche y que, al igual que ocurre en los virazones durante el día, aumentan de intensidad de forma gradual durante las horas de la noche hasta el amanecer. A partir de poco después de ese momento, inician su declive hasta desaparecer.

Lo anterior justifica que Cristóbal Colón saliera del puerto de Santo Tomás al amanecer, aprovechando el terral, navegase a muy poca velocidad durante el día con los virazones, y que, con la llegada de la noche, la brisa decayese hasta dejar la mar en calma chicha.

La Santa María encalla

La narración colombina explica con gran precisión lo ocurrido en la medianoche del 24 al 25 de diciembre del año 1492:

*Quiso Nuestro Señor que a las doze oras de la noche, como avían visto acostar y reposar al Almirante y veían que era calma muerta y la mar como en una escudilla, todos se acostaron a dormir, y quedó el governalle en la mano de aquel muchacho, y las aguas que corrían llevaron la nao sobre uno de aquellos bancos; los cuales, puesto que fuesse de noche, **sonavan que de una grande legua se oyeran y vieran**, y fue sobre el tan mansamente que casi no se sentía. El moço, que sintió el governalle y oyó el sonido de la mar, dio bozes, a las cuales salió el Almirante, y fue tan presto que aún ninguno avía sentido questuviesen encallados. Luego el maestre de la nao, cuya era la guardia, salió.*

TEMAS GENERALES

La situación tan favorable de calma total y con el entorno geográfico iluminado por la plateada luz de la luna apuntaban a una noche tranquila en la que nada había de temer. Esa sensación de seguridad determinó que todos los que estaban de guardia se echaran a dormir plácidamente al ver que lo hacía el responsable de ella.

En la organización de las naves de la época estaba ordenado que el gobierno del timón lo ejerciera un marinero experimentado; por eso Colón señala la falta cometida al dejarlo en manos de un grumete, quien tendría dificultad para llevar el rumbo indicado y más cuando era de noche.

También dejó anotado, para que no ofreciera dudas acerca de la responsabilidad debida, a quién correspondía la guardia, pues suya sería de forma única y exclusiva la culpa. Aquello fue un caso de abandono colectivo, al ver que lo hacía el responsable máximo. Incluso el marinero que debía vigilar en la proa había abandonado su importante función, ya que en caso contrario habría visto y oído la proximidad de las rompientes desde su puesto, habiendo podido avisar con suficiente antelación del peligro ante el que se encontraban.

El término *las aguas que corrían*, hace mención a la existencia de corrientes que pudieran haber llevado al buque contra un bajo. Sin embargo, las que hay en la zona son de muy poca intensidad. Penetran entre la restinga y la línea de la costa y son derivadas de la corriente general que, lamiendo las orillas septentrionales de las islas de Puerto Rico, Santo Domingo y Cuba, se dirigen hacia el golfo de México en sentido del oeste hacia el este.

Mucha mayor importancia tuvieron en aquella noche las brisas de que antes hablaba. El estado de calma total viene determinado por el periodo existente entre la finalización de los virazones y el inicio de los terrales. Puede decirse que es un tiempo muerto, en el que no existen ni una ni otra brisa.

Cuando a las once de la noche Cristóbal Colón dejó la guardia en manos del maestro y se fue a dormir, sabemos que la mar se hallaba como una escudilla. Pero, poco después, la nao empezaría a moverse de forma casi imperceptible por efecto del terral, que iba aumentando muy gradualmente. Como la dirección en que sopla el terral es de la tierra hacia la mar, cabe imaginar que la nao derivó hacia el norte, se fue de rumbo y acabó yéndose sobre los bajos que tuviera más cerca en dicha dirección.

La parte de más calado en la *Santa María* era el timón y fue allí donde el grumete notó el áspero roce de la punta de la pala con el fondo. Luego se giraría éste hacia un lado impidiendo más movimiento. Llegado este punto, comenzó a dar voces, a las que acudió presto el Almirante. Mas la nave ya había encallado sobre la rugosa superficie de piedra o coral de uno de los bajos que allí había.

Cristóbal Colón intenta reflotar la nao

Inmediatamente después de que encallara la *Santa María*, el Almirante intentó su reflotamiento con una maniobra que es clásica para los marinos de todos los tiempos, consistente en tender un ancla a cierta distancia por la popa, con auxilio del batel, que la portaría suspendida, para fondearla lejos del barco y virar después del cable, pasado por la lemera del timón, aprovechando la potencia del cabrestante, hasta conseguir que la nao quedara nuevamente a flote, sacándola por donde había entrado. Veamos cómo expresó en el *Diario* sus intenciones y lo que en realidad aconteció:

Y díxoles el Almirante a el [maestre] y a los otros que halasen el batel que traían por la popa y tomasen un ancla y la echasen por la popa; y él con otros muchos saltaron en el batel, y pensaba el Almirante que hazían lo que les había mandado. Ellos no curaron sino de huir a la carabela, que estaba a barlovento media legua. La caravela no los quiso recibir haciéndolo virtuosa - mente, y por eso bolvieron a la nao, pero primero fue a ella la barca de la



Pérdida de la *Santa María*.

TEMAS GENERALES

caravela. Cuando el Almirante vido que se huían y que era su gente, y las aguas menguaban y estava ya la nao la mar de través, no viendo otro remedio, mandó cortar el mástel y alijar de la nao todo cuanto pudieron para ver si podían sacarla; y como todavía las aguas menguassen, no se pudo remediar, y tomó lado hacia la mar traviesa, puesto que la mar era poca o nada, y entonces se abrieron los conventos y no la nao. El Almirante fue a la caravela para poner en cobro a la gente de la nao en la caravela, y como ventase ya verezillo 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.

Pero, una vez que el maestre y sus hombres hubieron pasado al batel que llevaban a remolque para ser usado ante cualquier eventualidad mientras navegaban por las islas, éstos se alejaron en dirección a la carabela. Esta inexplicable actitud de incumplimiento ante la orden dada sentenció de forma definitiva a la *Santa María*. De haberla llevado a cabo en aquel momento y fondeado el ancla alejada por la popa, la nave se hubiera salvado con daños mínimos en las tablas del forro, que se hubieran podido reparar varándola en cualquier playa cercana. Sin embargo, al no haber actuado con diligencia, se permitió que el barco se subiera más en el bajo y se atravesara a la mar, impidiendo un posterior salvamento.

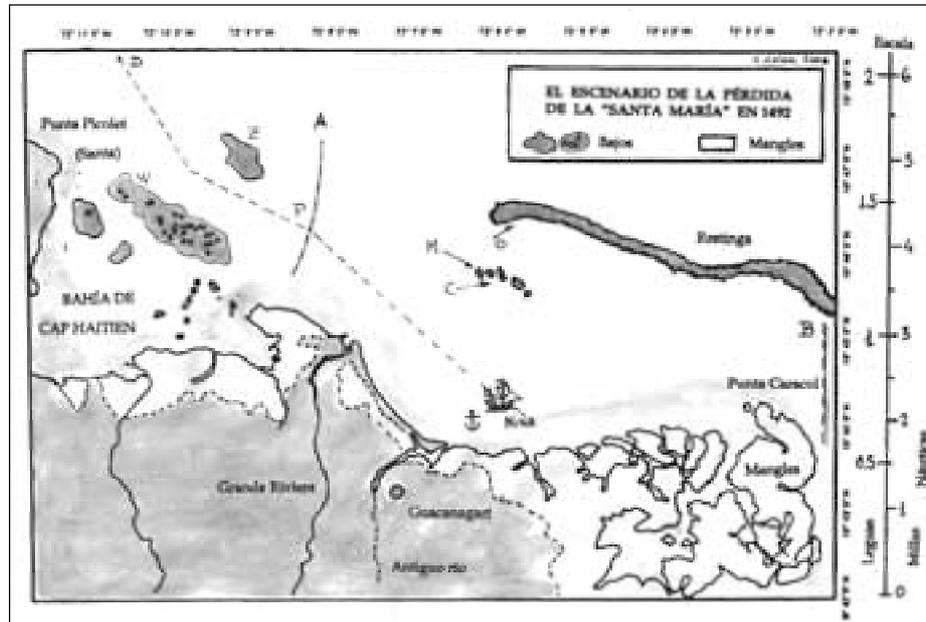
El Almirante entonces ordenó cortar el mástil e intentó aligerar la nao en todo lo posible. Pero todo era en vano si no existía una fuerza que tirase del casco para sacarlo de las piedras. El movimiento vertical, repetido una y otra vez, con el casco apoyándose sobre las cortantes piedras del bajo, acabó perforando las tablas del forro, pero sin llegar a quebrarse las cuadernas, que permanecieron intactas, como queda explicado con precisión en los términos: *...y entonces se abrieron los conventos (6) y no la nao.*

El relato colombino confirma que para aquel momento ya había saltado el terreal, de acuerdo con lo antes explicado sobre el régimen de brisas, y que con su callada actuación debió ser el verdadero causante de la desgracia.

Llegado este punto, y viendo que nada más se podía hacer por salvar la *Santa María*, el Almirante se ocupó de resguardar a sus hombres a bordo de *La Niña*. La carabela, con todos apiñados a bordo, se mantuvo a la corda hasta la llegada del nuevo día, en que se acercaron a la nao por la parte interna del banco. Esto último equivale a declarar que la posición de la nave encallada también estaba en la parte interna, es decir, entre el banco y la línea de costa (ver el gráfico).

El 26 de diciembre Cristóbal Colón volverá a escribir sobre el asunto:

...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 la popa para sacar la nao, como el Almirante les mandava, la nao se salvara.



El propietario de la nao y maestre era originario de Santoña y la mayoría de los tripulantes eran cántabros y vizcaínos. Este grupo fue también el que protagonizó la tentativa de motín en fechas anteriores al glorioso 12 de octubre.

Si para alguno quedara la menor sombra de duda acerca de la veracidad del relato colombino, el argumento expuesto por el almirante norteamericano Samuel E. Morison en su obra aleja toda sospecha:

Puesto que éste es uno de los notables naufragios de la historia, debemos abrir un paréntesis para comentarlo. No existe alusión al mismo en los prolongados pleitos entre los herederos de Colón y la Corona, en los cuales se realizó [por los fiscales] todo esfuerzo posible por arrojar barro sobre el crédito del Almirante difunto. Por lo tanto, es lógico llegar a la conclusión de que su propio relato es exacto. La mayor culpabilidad recae sobre Juan de la Cosa, que no sólo era maestre y propietario en parte de la Santa María, sino también oficial de guardia esa noche.

Construcción del fuerte de La Navidad y partida

Lo primero que hizo el Almirante cuando ya era de día fue enviar al batel, al mando de Diego de Arana, para pedir ayuda al cacique indio, y que éste

TEMAS GENERALES

acudiera con sus piraguas a salvar cuanto se pudiera de la nao siniestrada, según cuenta el *Diario*:

Primero había enviado el batel a tierra con Diego de Arana, de Córdoba, alguacil de la armada, y Pero Gutiérrez, repostero de la Casa Real, a hazer saber al rey que los avía enviado a conbidar y rogar el sábado que se fuese con los navíos a su puerto; el cual tenía su villa adelante, obra de una legua y media del dicho banco. El cual como lo supo diz que lloró y enbió toda su gente de la villa con canoas muy grandes y muchas a descargar todo lo de la nao; y así se hizo y se descargó todo lo de las cubiertas en muy breve espacio; (...) Certifica el Almirante a los Reyes que en ninguna parte de Castilla tan buen recaudo en todas las cosas se pudiera poner sin faltar una agujeta. Mandólo poner junto con las casas, entre tanto que se vaziavan algunas casas que quería dar, donde se pusiese y guardase todo. Mandó poner hombres armados enrededor de todo, que velasen toda la noche.

Como puede verse, la ayuda de los indios resultó ser muy eficaz y, gracias a la presencia de sus grandes piraguas los españoles consiguieron rescatar todo cuanto era de utilidad. En el primero de estos dos párrafos aparece un dato muy importante y que viene a explicar que el puerto estaba situado en la costa y que más allá, en el interior, se encontraba la villa de los indios, y afirma que dicho poblado se encontraba separado del banco en donde encalló la *Santa María* a una distancia de una legua y media (4,5 millas náuticas).

A continuación se inició la construcción de un lugar donde resguardar a la gente que allí quedaba, y desde donde ésta se podría defender ante un eventual ataque:

Agora tengo ordenado de hazer una torre y fortaleza todo muy bien y una grande cava, no porque crea que aya esto menester por esta gente...

Para la construcción del fuerte, que recibió el nombre de La Navidad en recuerdo de la fecha en que ocurrió la pérdida de la *Santa María*, se emplearon, según Las Casas, la tablazón, madera y clavazón de la nao. Sin embargo, no parece esto muy factible por la curvatura de muchas de las tablas que componían el casco y debido además a la enorme dificultad de desclavar las cubiertas y costados, lo que haría más rentable aplicar el esfuerzo en obtener nueva madera extraída de troncos de árboles cercanos para la construcción de la empalizada. La confirmación de esta opinión puede deducirse de la lectura del *Diario*. Por las palabras que siguen, deduzco que no se desmontaron las tablas ante el estado final de la nao encallada:

...porque ella [la nao] quedó sana como cuando partió, salvo que se cortó y rajó algo para sacar la vasija y todas las mercaderías...

El levantamiento del fuerte se hizo con rapidez, en diez días según escribe Las Casas, contando presumiblemente con la inestimable ayuda de los indios, como se indica en una frase del 28 de diciembre: *Para dar orden y priesa en el acabar de hazer la fortaleza, y en la gente que en ella avía de quedar, salió el Almirante en tierra...*

Antes de despedirse de Guanacagarí, Cristóbal Colón quiso hacer una demostración de las armas de los españoles como forma de disuasión frente a futuros problemas por parte de los indios:

Salió de mañana en tierra para se despedir del rey Guanacagari e partirse en el nombre del Señor, e dióle una çamisa suya, y mostróle la fuerça que tenían y effecto que hazían las lombardas, por lo cual mandó armar una y tirar al costado de la nao que estava en tierra, porque vino a propósito de plática sobre los caribes, con quien tienen guerra, y vido hasta donde llegó la lombarda y como passó el costado de la nao y fue muy lexos la piedra por la mar. Hizo hazer también una escaramuza con la gente de los navíos armada, diciendo al cacique que no oviese miedo a los caribes aunque viniesen.

En la villa de la Navidad quedaron 39 voluntarios, un número equivalente a la tripulación de la *Santa María*, pues no cabían todos los hombres en la pequeña carabela, bajo el mando de Diego de Arana. Mientras esperaban el retorno del Almirante, sus misiones principales serían la exploración, con la idea de hallar un lugar donde más tarde pudiera construirse una ciudad, para lo que les dejaba el batel de la nao, así como la obtención de oro, ya fuese por búsqueda en minas y en ríos o por trueque de éste con los nativos.

Finalmente, tras despedirse emotivamente de indios y cristianos, se dieron a la vela con la salida del sol, en la mañana del 4 de enero de 1493.

¿En qué bajo encalló la *Santa María*?

A efectos de reconstruir la derrota que pudieron hacer las dos naves durante el día 24, parece razonable considerar que navegaron a una distancia de una milla náutica de la costa hasta sobrepasar la punta Santa (Picolet). Esta distancia de resguardo es apropiada para barcos de vela de esa eslora. Tras haberla superado (punto *D* del gráfico), el Almirante pasaría entre los dos grupos de bajos que bordean la entrada de la bahía de Cap Haitien. Después, gobernaría al rumbo sureste manteniendo a la vista el lugar donde pretendía fondear, frente al extremo de la playa Bord de Mer-de-Limonade, próximo a la desembocadura del río (marcado con un ancla en el gráfico).

Según el *Diario*, cuando a las once de la noche finalizó el turno de guardia del Almirante, se hallaban a una legua, es decir, tres millas náuticas de punta Santa (Picolet), en algún lugar del arco *A*, siendo el punto *P* el más probable.



Esta es una buena referencia de partida para todo lo que aconteció después. Desde aquí, los barcos navegarían frente a la línea de costa, que mantenían a la vista, con sus proas apuntando hacia la zona del fondeo.

Desde las once de la noche hasta el momento en que encalló la nao, transcurrió al menos una hora. El bajo más cercano respecto a la derrota prevista es el marcado *C* en el gráfico. La distancia que le separa de la posición *P* es de unas dos millas náuticas, que pudo haber recorrido la *Santa María* en una hora, sometida al terral que ya soplaba. El buque, gobernado por un grumete sin experiencia como timonel, bien pudo derivar o irse de rumbo los 30° que separan la derrota deseada con la que lleva al bajo *C*.

La nao encallaría en la parte interior del bajo, si atendemos a lo indicado en el *Diario* acerca de cómo maniobró más tarde *La Niña* para acercarse a su capitana. Este lugar supuesto (*C* en el gráfico) queda a una distancia de poco más de milla y media de la playa Bord de Mer-de-Limonade, desde donde después se haría el disparo de la lombarda que atravesó ambos costados de la nao, ya que el resto de la costa contigua está cubierto por mangles, donde es imposible el manejo de tales piezas de artillería.

La posición de la carabela, que por su maniobrabilidad solía preceder en las navegaciones de exploración a la nao, más pesada y de mayor calado, se situó en el momento del siniestro a media legua (milla y media) a barlovento. Ella concuerda con la posición de la derrota supuesta que llevaba al fondeadero. Así lo represento en el gráfico por la silueta de una carabela que estaría cerca del lugar elegido para fondear.

Entre los autores que conocen en profundidad el escenario de la pérdida de la capitana de Colón destacan Samuel E. Morison y Mauricio Obregón. Ambos lo han navegado en varias ocasiones; sin embargo, difieren en cuanto al sitio que apuntan como lugar del siniestro de la *Santa María*. Morison apuesta por

el bajo marcado como *M*, aunque entrando de proa en él, lo que lleva a Mauricio Obregón a plantear como objeción que el viento de tierra hubiese ayudado a desencallar la nao, sobre todo cuando Colón mandó aligerarla en todo lo posible y cortar el mástil; sin embargo, sabemos que no fue así y que el buque se subió más en el bajo conforme pasaba el tiempo.

Por el contrario, Mauricio Obregón propone un punto cercano al extremo occidental de la restinga, en su lado interior (indicado como *O* en el gráfico). Si bien cumple con el aspecto de que el terral montaría cada vez más sobre la restinga a la nao, existen cuatro objeciones para mí. La primera de ellas es que cuando fue de día y se acercaron con la carabela a la nao siniestrada, dice el *Diario* que *...fue a la nao por de dentro de la restinga del banco*. Siendo la descripción colombiana tan precisa, de haber sido el punto propuesto por el investigador colombiano, el *Diario* habría dicho que *La Niña* tuvo que introducirse entre la restinga y el banco. El lugar deja un paso de media milla, suficiente para navegar con la luz del día con una maniobrable carabela, pero peligroso si lo de que se trata es de pararse para inspeccionar con detalle la situación de la nao encallada.

La segunda es que el desvío que tuvo que existir sobre la derrota supuesta al fondeadero toma un valor de 50° en lugar de los 30° existentes para el bajo *C*, una separación mucho mayor y por tanto mucho menos probable.

La tercera objeción es que para disparar la lombarda desde la playa la distancia sobrepasa las dos millas náuticas, que ya parece excesivo para acertar con el proyectil en el costado de la nao varada.

La cuarta es que para el Almirante no tenía ningún sentido pasar entre el bajo y la restinga pues, aparte de ser muy peligroso navegar por allí de noche, no le conducía al lugar deseado para el fondeo frente a la costa más próxima al poblado. La posición de *La Niña* en el momento del accidente implica que su derrota había transcurrido por el espacio grande existente entre el bajo *C* y la costa.

Por todas las consideraciones anteriores, me inclino por el bajo *C* en su lado interno, es decir, en el lado sur de este, como el lugar en que se perdió la *Santa María* en aquella noche de Navidad.

Conclusiones

Cuando el Almirante se fue a acostar la noche del 24 de diciembre, dejó la guardia en manos del maestro, convencido de que las circunstancias no encerraban peligro alguno. La situación de los bajos se conocía por la exploración previa, la derrota al fondeadero estaba clara en un escenario iluminado por la luna, en el que la línea de costa quedaba a la vista y los barcos se hallaban inmovilizados por la calma.

La presencia de la luna, aunque no habla de ella el *Diario*, pero justificada

TEMAS GENERALES

en este artículo, es imprescindible para explicar lo ocurrido en la noche del 24 al 25 de diciembre de 1492.

Cuando empezó a saltar el terral se hallaba al timón un grumete, quien no se dio cuenta de que la nao se le iba de rumbo y derivaba sobre un bajo, hasta que el timón rozó sobre el fondo. El resto de la guardia dormía al haberse retirado el maestre, único y exclusivo responsable del siniestro.

La maniobra intentada por Cristóbal Colón para salvar la nao encallada fue la correcta, pero se vio frustrada por la huida de la dotación del batel hacia la carabela, ya que impidió tender el ancla a cierta distancia y cobrar luego de su cable.

Según la opinión del autor, tras el análisis reflexivo de las circunstancias que concurrieron y dada la posición de partida, que conocemos por el *Diario*, se puede fijar la posible evolución de la derrota de la nao y, tras ella, la situación del bajo en el que se produjo la varada, que es la marcada como C en el gráfico.

(1) El *Diario* de Colón habla de las distancias en leguas. En este trabajo se apunta la correspondiente en millas náuticas actuales. Una legua equivale a tres millas náuticas de hoy.

(2) Las guardias se repartirían en tres turnos, correspondientes a Colón, al maestre Juan de la Cosa y al piloto de la nao, Peralonso Niño.

(3) Con las velas colocadas en posición tal que la nave no avanzara.

(4) Dando bordadas a poca velocidad.

(5) El contralmirante de la Marina Dominicana Ramón J. Didiez Burgos explica en su obra la situación de los vientos existente en el norte de la isla:

En los meses de diciembre y enero domina en ciertos días los vientos nortes en este litoral de la costa, con intensidad lo cual la mar se amansa en tal forma que el oleaje fuerte de esos lugares desaparece, la cadena de escollos situados al norte de la isla contiene el oleaje de recalada del oeste del Atlántico, produciéndose en el canal de Santo Domingo una mansedumbre en toda su longitud. Esas condiciones eran las que predominaban durante esa noche del 24 de diciembre de 1492. El viento terral empezaba a forzar al viento del mar (Virazón). Este fenómeno, corriente en las costas de la isla y sobre todo en Diciembre, Enero y Febrero, se produce a partir de las 9 a las 12 de la noche. Esta acción meteorológica de los vientos fue la que ocasionó la calma muerta y la mar como una escudilla.

(6) Conventos era la parte de tablas del forro del casco que había entre dos cuadernas sucesivas. El término no se usa en la actualidad.

BIBLIOGRAFÍA

COLÓN, Cristóbal: *Diario. Relaciones de viajes*.

COLÓN, Hernando: *Historia del Almirante*. Ed. Globos. Madrid, 1994.

Las Casas, Bartolomé: *Historia de las Indias*. Fondo de Cultura Económica. México, 1951.

MORISON, Samuel Eliot: *El Almirante de la mar Océano*. Fondo de Cultura Económica. México, 1991

OBREGÓN, Mauricio: *Colón en el mar de los caribes*. Tercer Mundo Editores. Colombia, 1990.

DIDIEZ BURGOS, Ramón J.: *Guanahaní y Mayaguaín*. Editora Cultural Dominicana. Santo Domingo, 1974.

TAVIANI, Paolo Emilio: *Los viajes de Colón*. Ed. Planeta-De Agostini. Italia, 1984.