

LA VERDADERA VARADA Y PÉRDIDA DE LA NAO *SANTA MARÍA*

Luis Miguel COÍN CUENCA
Profesor titular de Maniobra de la Facultad de Ciencias
Náuticas de Cádiz (RR)
Doctor en Historia de la Navegación (Universidad de Cádiz)
Capitán de la Marina Mercante
Alférez de navío de la Reserva Naval (IMERENA)



EGÚN la única copia que ha sobrevivido hasta el día de hoy del diario de navegación del primer viaje de Cristóbal Colón (escrita por fray Bartolomé de las Casas), el día 25 de diciembre del año 1492, a las 12 de la noche, con la guardia bajo el mando de Juan de la Cosa, la nao *Santa María* —navegando con un grumete al timón (porque toda la guardia se había ido a dormir), sin viento pero empujada por la corriente— encalló en unos arrecifes de coral de la costa norte de Haití. Los tablones del fondo del casco de la nao se rompieron y la nave se inundó y se perdió. Pero con la ayuda de la carabela *Niña* la tripulación de la nao fue salvada, y con la de los indígenas de la zona toda la carga fue llevada a tierra y asegurada en chozas primero, y después en un fuerte de madera, al que Colón llamó pomposamente la Villa de la Navidad (1), construido con los restos que se pudieron salvar de la nao.

En este trabajo de investigación vamos a tratar de demostrar náuticamente que los hechos culposos atribuidos al santanderino Juan de la Cosa y a los demás marineros españoles que participaron en aquella gloriosa navegación han sido gravemente falseados y no pudieron ocurrir, ni ocurrieron, tal y como describe la copia del diario de navegación de Cristóbal Colón.

(1) FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, Martín: *Colección de los viajes...* Tomo 1, p. 111. VARELA, Consuelo: *Cristóbal Colón. Textos y documentos completos*, p. 97. Madrid, 1944.

Antecedentes

En el año 1500, Cristóbal Colón fue apartado de los cargos de virrey y gobernador de las Indias acusado de mala administración y maltrato a los indígenas y a los propios españoles (2). Hacia el año 1534, ya muchos años después de muerto Cristóbal Colón, y como consecuencia de un larguísimo proceso judicial iniciado en 1508 por Diego Colón (hijo mayor de Cristóbal Colón) contra la Corona de Castilla para reclamar los títulos de virrey y gobernador general de todas las Indias (llamado vulgarmente Pleitos Colombinos), el fiscal Villalobos, representante de la Corona de Castilla, argumentó que en el descubrimiento de las Indias tanto mérito como Colón, si no más, tuvieron los hermanos Pinzón y los demás navegantes españoles (3). Por consiguiente, los privilegios de los herederos de Cristóbal Colón había que repartirlos entre los de los otros meritorios participantes. Cristóbal Colón reclamaba de la Corona de Castilla, pocos años antes de su muerte, como suma de sueldos de virrey, gobernador y almirante (4), alrededor de 10 millones de maravedís por año (unos 10 millones de euros actuales) (5).

Para ayudar a su hermano a ganar en el pleito judicial, Hernando Colón (hijo natural de Cristóbal Colón) quiso demostrar documentalmente, con copias (no originales) de los diarios de navegación de los cuatro viajes de su padre, que todos los méritos tanto náuticos como de buen gobierno de la expedición fueron exclusivamente de Cristóbal Colón, y que tanto los capitanes Pinzón como los demás pilotos, maestranza y marineros españoles fueron unos marinos incompetentes e incapaces, tanto en la primera navegación como en las demás.

En estas copias documentales se puede comprobar científicamente que desde un punto de vista técnico náutico han sido triplemente manipuladas y falseadas. Primero por Cristóbal Colón para ocultar su ruta y el origen de sus verdaderos conocimientos sobre las islas y tierras firmes, y después por su hijo Hernando Colón, según el prestigioso profesor e investigador americanista Juan Manzano Manzano (6), para eliminar algunos errores náuticos de bulto de su padre y además atribuirle los mayores méritos náuticos y humanos posibles. Y por último, según el investigador Antonio Rumeu de Armas, estos documentos fueron recogidos antes del año 1554 por Luis Colón, nieto

(2) DE LAS CASAS, Bartolomé: *Historia*. Tomo II, pp. 99, 104. MANZANO MANZANO, Juan: *Colón y su secreto*, pp. 706, 707. FERNÁNDEZ DE OVIEDO. *Historia*. Tomo III, p. 65.

(3) *Pleitos Colombinos*. Tomo VIII, p. 25. BARTOLOMÉ DE LAS CASAS: *Historia*, t. II, p. 301.

(4) Textos y documentos completos de Cristóbal Colón, p. 310. MANZANO MANZANO: *Colón y su secreto*, p. 312.

(5) *Ibíd.*

(6) MANZANO MANZANO, Juan: *Colón y su secreto. El Predescubrimiento*, p. 304, 308. Madrid, 1982.

y heredero de Cristóbal Colón, y retocados con supercherías de todo tipo por un falso Hernando (7), reunidos en un libro titulado *Historia del Almirante Don Cristóbal Colón*, que fue endosado como si hubiera sido escrito por Hernando Colón y publicado finalmente en Venecia en el año 1571, más de 30 años después de su muerte (8). Este libro infame es el comienzo de la deslegitimación con falsedades graves, sin prueba alguna que las corrobore, de los grandes méritos y proezas que hicieron los marinos españoles en el descubrimiento de América. También, los prestigiosos historiadores e investigadores americanistas Antonio Ballesteros Beretta (9) y Consuelo Valera (10) confirman en sus completos estudios de los documentos colombinos la gravedad y enormidad de la manipulación que el supuesto Hernando Colón realizó. Con este libro comienza la tristemente llamada después leyenda negra antiespañola (11).

Resulta evidente que fray Bartolomé de las Casas hizo un extracto de una copia manipulada por el falso Hernando del diario del primer viaje de Colón, que fue publicada por primera vez por el insigne marino e historiador español Martín Fernández de Navarrete en el año de 1825 (12). Este documento se conoce hoy en día por todo el mundo como el Diario de Navegación del primer viaje de Cristóbal Colón (13). El único documento original escrito por Cristóbal Colón que ha quedado intacto es la *Carta a Santángel*, porque eran materialmente imposible de manipular o eliminar los miles de ejemplares originales creados por la nueva y poderosísima imprenta y diseminados, desde el mes de abril del año 1493, por toda Europa (14).

Verdadera varada de la nao *Santa María*

Vamos a proceder a estudiar la varada y pérdida de la nao *Santa María* confrontando la documentación histórica disponible con la de los tratados españoles del arte de navegar de principios del siglo XVI, y con las ciencias y técnicas de navegar de los siglos XVII y XVIII, hasta nuestros días, así como

(7) RUMEU DE ARMAS, Antonio: *Hernando Colón*..., p. 339.

(8) *Ibíd.*, pp. 30, 128.

(9) BALLESTEROS BERETTA, Antonio: *Cristóbal Colón y el descubrimiento de América*, p. 75.

(10) VARELA, Consuelo: *op. cit.*, pp. XIV, XV.

(11) COLÓN, Hernando: *Historia del Almirante don Cristóbal Colón*.

(12) RUMEU DE ARMAS, Antonio: *op. cit.*, p. 128. FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, Martín: *El marino historiador. IX jornadas de historia marítima*. Instituto de Historia y Cultura Naval. Madrid. 1995.

(13) BALLESTEROS BERETTA: *op. cit.*, p. 72.

(14) DE CASTRO, Adolfo: *La primera expedición de Colón*. Edición facsímil. Cádiz. 1891, p. 5.

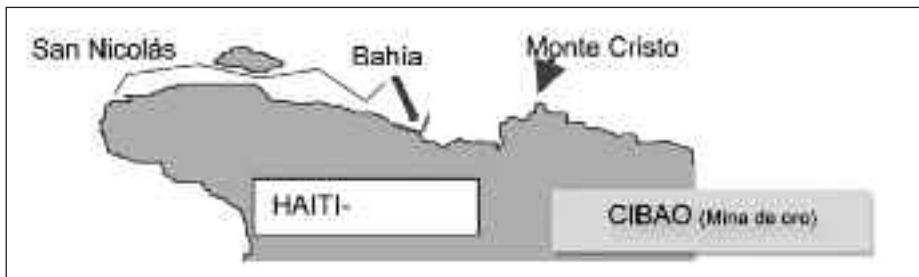


Figura 1: navegación de Colón, hasta la bahía de Acul, desde el día 5 hasta el 24 de diciembre.

con la meteorología, la oceanografía, la historiografía, la arqueología, la lógica racional y el sentido común.

Navegación por la costa norte de Haití anterior a la varada (figura 1).

Los datos náuticos más importantes que aparecen anotados en la copia del Diario de Cristóbal Colón durante el día 25 de diciembre de 1492 son los siguientes (15):

«Antes de salir el sol el Almirante ordenó levantar las anclas y navegar con el viento de terral. Y navegó todo el día con poco viento desde la mar de Santo Tomé hasta la Punta Santa sobre la cual y a una distancia de una legua (6 km) se encontraba al terminar la guardia a las once de la noche [figura 2].

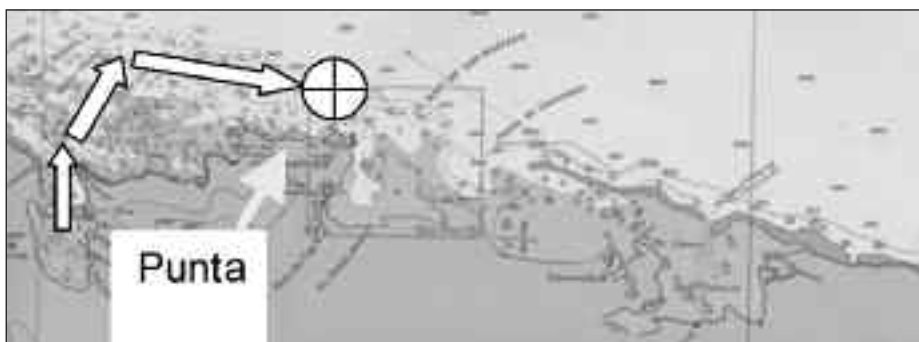


Figura 2: navegando al norte del cabo haitiano a las 2300 horas.

(15) FERNÁNDEZ DE NAVARRETE: *op. cit.*, p. 111.

»Quiso Nuestro Señor que a las doce horas, como habían visto acostar y reposar al Almirante y veían que era calma muerta y la mar como una escudilla, todos se acostaron a dormir y quedó el timón en manos de aquel muchacho, y las aguas que corrían llevaron a la nao sobre uno de aquellos bancos [figura 3].



Figura 3: lugar de varada de la nao *Santa María* a las 2400 horas.

»El mozo que sintió el timón y oyó el ruido de la mar dio voces, a las cuales salió el Almirante, y fue tan presto que ninguno había sentido que estuviesen encallados. Luego el maestre de la nao, cuya era la guardia, salió. Y díjole el Almirante a él y a los otros que tomasen el batel que iba por popa y echasen un ancla por la popa. Ellos saltaron al batel y se fueron a la carabela *Niña* que estaba a barlovento media legua (tres kilómetros) [figura 4].



Figura 4: sondas de lugar de varada de la nao *Santa María* y posición de la carabela *Niña* de las 2300 a las 2400 horas.

»Cuando el Almirante vio que huían y que era su gente, y las aguas menguaban y estaba ya la nao de través, no viendo otro remedio mandó cortar el mástil y alijar de la nao todo cuanto pudiera, para ver si podían sacarla; y como todavía las aguas menguasen, no se pudo remediar y tomó lado hacia la mar escorada, puesto que la mar era poco o nada, y entonces se abrieron los conventos y no la nao» (16).

Si Cristóbal Colón resultaba responsable de la varada y la pérdida de la nao; este hecho representaría un gran borrón náutico en el historial y mérito del almirante, que estaba siendo mirado con lupa por el fiscal de la Corona en el pleito, y por el contrario favorecería enormemente el prestigio náutico de los hermanos Pinzón y demás marineros españoles (17). En las probanzas de 1534, el fiscal Villalobos presentó como testigo a Gonzalo Martín, que declaró que: «Martín Alonso se adelantó y había descubierto la tierra y después había vuelto a buscar al dicho Colón y lo halló que había perdido el navío en que iba, que había encallado en un bajo y que Vicente Yáñez hermano del dicho Martín Alonso lo había recogido en su navío a él y a la gente del otro navío» (18).

La guardia de la noche en aquella época se dividía en tres partes iguales: un turno bajo el mando del capitán, otro del maestre y otro del piloto, según nos informa Alonso de Chaves (piloto mayor de la Casa de Contratación de Sevilla) en su tratado *Espejo de navegantes* (19). Es muy importante saber cuánto duró la noche en aquel fatídico día 24 de diciembre de 1492 para encontrar al verdadero responsable de la varada y naufragio de la nao *Santa María*. En la costa norte de Haití, la latitud es de aproximadamente 20° y las noches a finales de diciembre duran unas 13 horas. De acuerdo con la cosmografía, si hacemos un simple cálculo astronómico para un lugar situado en latitud de 20° Norte, a 24 de diciembre, hallamos que el día dura once horas y cuatro minutos (20). Sin embargo, la copia del Diario de Colón dice que el día 12 de diciembre de sol a sol había 10 horas contadas por ampolleta (21). Luego la noche duraría 14 horas. Para aumentar más la confusión, la copia del Diario nos da la latitud de la zona en 34° de latitud tomada por Colón con cuadrante, dato intencionalmente falseado, pues a esa latitud norte la noche sí duraría 14 horas. Fray Bartolomé de las Casas, que vivió en aquella zona, dice en su *Historia de las Indias* que el día en aquella fecha duraba allí once horas y un poco más, por tanto, las noches durarían 13 horas y unos pocos minutos

(16) VARELA, Consuelo: *op. cit.*, p. 97.

(17) *Pleitos Colombinos*. Tomos I, II, III, IV, V, VI, VII, VIII.

(18) *Ibidem*. Tomo VIII, p. 320.

(19) DE CHAVES, Alonso: *Espejo de Navegantes*, p. 230.

(20) *Almanaque náutico*. Instituto Hidrográfico de la Marina. Cádiz. España.

(21) VARELA, Consuelo: *op. cit.*, p. 81.

menos, contradiciendo flagrantemente la copia del Diario de Cristóbal Colón que De las Casas transcribía (22), y expresaba en nota al margen que esa información era falsa e imposible (23). Se comprueba esta falsedad porque en la *Carta a Santángel* la latitud que da Cristóbal Colón para esta zona es la de 26° (24) para confundir y hacer creer al mundo (y sobre todo a los portugueses) que estaba en el paralelo de las islas Canarias y por tanto dentro de aguas de la soberanía de Castilla. El día 5 de diciembre, según la copia del Diario de Colón la noche duraba 15 horas, y el día 19 de diciembre, 14 horas (25). Otras claras falsedades, pues en esa latitud, como ya hemos demostrado, el día duraba aproximadamente 11 horas y por tanto la noche era de 13 horas aproximadamente, y no las 15 o 14 horas que dice la copia del Diario. La máxima diferencia que podía haber con la ampolleta de media hora de marca en una guardia de mar de cuatro horas podía ser de entre cinco y diez minutos, pero no de una o dos horas. El día 21 de diciembre, de nuevo la copia del Diario de Colón dice que la noche duraba 14 horas (26). Esta reiterada falsedad tiene ya la clara intencionalidad de cambiar la distribución de las guardias de la noche. Y ya se adivina meridianamente que lo que pretendía el manipulador, o manipuladores, era que no le tocara a Cristóbal Colón la responsabilidad de la guardia en que varó y se perdió la nao *Santa María*

De acuerdo con la copia del Diario; si la noche durara 14 horas, divididas por tres cuartos nos darían cuatro horas y 40 minutos aproximadamente para cada guardia (cuatro horas y media en la práctica). Como el Sol se ponía por cálculo teórico astronómico para 34 grados de latitud norte a las 1800 horas, la primera guardia duraría desde las 1800 hasta las 2240 horas. Entonces a las 2300 horas Colón ya habría terminado su guardia y se podría ir a dormir tranquilamente, y la responsabilidad de la guardia la tomaría el relevo, que era el maestro de la nao. Como la varada fue a las 2400 horas, según sabían todos los oficiales y marineros que fueron en la expedición (27), el responsable debía ser Juan de la Cosa, el maestro y dueño de la nao, al que le tocaba la segunda guardia. Pero aun a pesar de esta notoria falsedad de duración de las guardias, al no haber habido relevo, tal y como consta en la propia copia del Diario de Colón, la responsabilidad era todavía del oficial de la guardia anterior. El almirante Morison, en su excelente estudio *La ruta de Colón por la costa norte de Haití, y el sitio de Navidad* (escrito en inglés) (28), reconoce

(22) DE LAS CASAS, Bartolomé: *op. cit.*, tomo I, p. 182.

(23) *Diario de Colón*. Edición de Carlos Sanz, folios. 20-21 y 36-37.

(24) *Carta de Colón anunciando el descubrimiento de las Indias*, p. 11.

(25) VARELA, Consuelo: *op. cit.*, p. 87.

(26) *Ibíd.*, p. 89.

(27) FERNÁNDEZ DE OVIEDO, Gonzalo: *Historia natural y general de las Indias*, p. 21.

(28) MORISON, S. E.: *The route of Columbus along the north coast of Haiti, and the site of Navidad*, p. 260.

contradicciones en el relato de la varada y considera que Colón, según su propio relato, no estaba exento de culpa en la varada. La entrega de la guardia tenía también su protocolo en la Marina castellana y española, tal y como nos explica detalladamente el cosmógrafo Alonso de Chaves: «Al acabar o rendir el cuarto de la guardia dará y entregará todas las cosas en el estado que las tomó y dejará agotada la bomba de achique y dará cuenta de las guiñadas o singladuras que haya hecho y de cuantas ampollitas cada una... El que recibe la guardia del cuarto proveerá de hombre sabio de quien se fíe el timón...» (29).

Pero en verdad, como allí la noche duraba prácticamente 13 horas, los tres cuartos tenían de duración cuatro horas y 20 minutos cada uno. Y como el Sol se ponía en los 20° de latitud Norte a las 2000 horas, según la cuenta de la bitácora de los marinos españoles de esa época colombina (30), la primera guardia empezaba a las 2000 horas y terminaba a las 24 horas y 20 minutos de la noche (como la ampollita medía medias horas, la guardia terminaría prácticamente a las 0030). Al no haber cambio de guardia (Colón ni siquiera llamó a su relevo, según la propia copia del Diario), el mando responsable de la varada fue Cristóbal Colón, que como capitán de la nao montaba la primera guardia de 2000 a 0030. La primera guardia es la más cómoda y la que generalmente toman los capitanes. Miguel de Cuneo, que navegó con Cristóbal Colón en el segundo viaje, reconoció que este montaba sus guardias como cualquier capitán de navío de su época (31).

Por consiguiente, Juan de la Cosa no fue responsable de la varada de su propia nao, razón por la cual fue debidamente retribuido por los Reyes Católicos del importe de la pérdida de la misma, con el lógico informe favorable de Cristóbal Colón (32). Y para más confirmación de la inocencia de Juan de la Cosa, el propio Cristóbal Colón lo nombró piloto mayor y lo llevó en su nao capitana como tal en su segunda expedición (33)

Según el libro del Consulado del Mar (hacia el año 1500) la pena por quedarse dormido un marinero era la siguiente: «Centinela de la nave: Si el marinero es hallado dormido en la guardia, si es de proa (vigía) perderá un sueldo, si es de popa (timonel) perderá dos sueldos... Si el marinero es halla-

(29) DE CHAVES, Alonso: *op. cit.*, p. 230.

(30) DE LAS CASAS, Bartolomé: *Historia*. DE CHAVES, Alonso: ESCALANTE DE MENDOZA: *Almanaque astronómico*. Puesta de Sol. Latitud de 20° Norte.

(31) *Documentos de particulares referidos a Cristóbal Colón*. Relación de Miguel de Cuneo, Juan Pino y Consuelo Varela, p. 225.

(32) MANZANO MANZANO, Juan: *Juan de la Cosa*, p. 413. *Pleitos colombinos*. Tomo III. DE SALCEDO, Pedro, p. 35. DE YBARRA, Bernardo, p. 58.

(33) BALLESTEROS BERETTA: *Juan de la Cosa*, p. 69. GARCÍA DE LA RIEGA: *La Gallega, nave capitana de Colón*, p. 14. MANZANO MANZANO: *op. cit.*, p. 526. GIL: *Cartas de particulares*. VARELA: *op. cit.*, p. 219.

do dormido de tres veces arriba, debe perder el sueldo de todo el viaje, o ser echado al agua, según quiera el Patrón (capitán)» (34).

Verdaderos motivos que causaron la varada de la nao *Santa María*

Establecida la responsabilidad de Cristóbal Colón, quien ejercía el mando de la guardia en el momento del accidente, pasaremos a analizar náuticamente qué clase de circunstancias concurrieron en la varada. ¿Fue un accidente fortuito producido al navegar por aguas desconocidas plagadas de arrecifes, o hubo negligencias graves de Colón o de los oficiales y marineros españoles o de todos juntos?

Hemos comprobado como la copia del Diario está gravemente falseada para favorecer a Cristóbal Colón. Vamos a pasar a analizar náutica y lógicamente otros documentos de diferente procedencia. La *Carta a Santángel* de Colón no menciona para nada el naufragio de la nao *Santa María*, pero este, como un nuevo Ulises, se refiere a esa circunstancia indirectamente, con su astucia habitual. Para justificar que la nao *Santa María* no volvió a España, dice en su *Carta a Santángel* cómo tuvo necesidad de fundar una villa en el mejor lugar de la isla de Haití para el comercio con la mina de oro. Y para defender la villa tuvo que dejar una nave y su gente con armas y artillería: «En esta Española... he tomado posesión de una villa grande, a la cual puse nombre de villa de Navidad. Y en ella he hecho fuerte y fortaleza, y he dejado gente con armas y artillería y vituallas para más de un año. Y una nave y maestro para hacer otra» (35).

La Villa de Navidad en realidad era una casa de madera rodeada con una empalizada de troncos de árboles, a modo de un pequeño fuerte romano. En su carta al Cabildo de Sevilla, el doctor sevillano Diego Álvarez Chanca, que fue con Cristóbal Colón en su segundo viaje a las Indias, cuenta cómo cuando llegaron a la Villa de Navidad la encontraron toda quemada y a los españoles todos muertos. «Y dice que la villa era un cortijo algo fuerte con una empalizada de madera» (36). En las declaraciones de los Pleitos Colombinos, ninguno de los testigos presentados por el fiscal de la Corona (pilotos, oficiales y marineros), ni por la parte Colombina, declaraba culpa de alguien en la varada y pérdida de la nao, siendo muy fácil y beneficioso hacerlo; lo que es otro indicio revelador de que no hubo negligencia ni culpa de nadie. Los declarantes que lo mencionan consideraban accidental la pérdida de la nao *Santa María*. El testigo Juan Martín Pinzón, hijo de Martín Alonso Pinzón, declaró

(34) *Consulado del Mar*, pp. 104, 107.

(35) COLÓN, Hernando: *Carta anunciando el descubrimiento*, p. 12.

(36) GIL y VARELA: *Cartas de particulares y relaciones coetáneas*, p. 167.

lo siguiente: «Testigo Juan Martín Pinzón, vecino de Palos de la Frontera: A la pregunta XVIII dijo que oyó decir a Vicente Yáñez, tío de este testigo y hermano del dicho Martín Alonso Pinzón que yendo él por capitán de un navío y el dicho don Cristóbal Colón en otro navío juntamente, el navío del dicho don Cristóbal Colón dio en unas peñas y se perdió y que el dicho Vicente Yáñez había recogido al dicho don Cristóbal Colón en su navío porque no se perdiese...».

Gonzalo Fernández de Oviedo, que había sido amigo de Vicente Yáñez Pinzón hasta su muerte, explicaba tácitamente en su *Historia de las Indias* que todos los que participaron en el primer viaje pensaban que Cristóbal Colón había hecho encallar la nao voluntariamente para fundar allí una población, en una noche tranquila y sin olas, no habiendo peligro para los tripulantes y estando la costa y la mina de oro del Cibao muy cerca (37). Si Vicente Yáñez Pinzón pensaba que Colón había hecho varar la nao voluntariamente era porque él sabía con toda certeza que Cristóbal Colón estaba en el puente de mando cuando la nao varó. Vicente Yáñez recogió a los tripulantes de la nao durante la noche, y fue el propio Cristóbal Colón el primero de los tripulantes de la nao que subió a la carabela, y que lógicamente tuvo que informar al capitán de la misma de su versión de los hechos que condujeron a la varada de la nao (38).

Por tanto, consideramos que la varada fue un accidente producido fundamentalmente por causa de navegar Cristóbal Colón muy cerca de tierra, tal y como reconoció el almirante norteamericano Morison en su estudio para la Universidad de Harvard (39). Nosotros consideramos que no fue por imprudencia, sino que, como estaba enfermo de los ojos, de lejos no podría ver bien y reconocer la costa (según su hijo Hernando, un año después Colón enfermó completamente de los ojos y perdió la vista totalmente durante muchos meses) (40). Este accidente fue con toda seguridad consecuencia de la ansiedad de Cristóbal Colón por reconocer el cabo de Monte Cristo. Vicente Yáñez Pinzón navegaba en la misma zona con la carabela *Niña*, pero más lejos de tierra y por tanto con sondas de más de 40 brazas (unos 70 metros) de agua bajo su quilla, tal y como se infiere de la información de Gonzalo Fernández de Oviedo sobre la forma de navegar de Yáñez Pinzón: «Con la sonda siempre en la mano y apocando las velas de noche, y en recelo, como suelen hacer los que son prudentes y sabios pilotos cuando descubren y van por mares que no saben ni han navegado» (41).

(37) FERNÁNDEZ DE OVIEDO: *op. cit.*, p. 21.

(38) VARELA, Consuelo: *op. cit.*

(39) MORISON, Samuel: *El Almirante de la mar Océano*, p. 376.

(40) FERNÁNDEZ DE OVIEDO, Gonzalo: *op. cit.*, pp. 21- 43.

(41) MORISON, Samuel: *op. cit.*, p. 385.

Gracias a su mayor experiencia en navegaciones por el océano Atlántico, Vicente Yáñez Pinzón volvió con su carabela y su tripulación sana y trajo al propio Cristóbal Colón a salvo a España. De acuerdo con Samuel E. Morison, Colón solo conocía la navegación costera del Mediterráneo (42). El florentino Pedro Mártir de Anglería, que entrevistó a Colón varias veces en la Corte española, coincidía plenamente con la opinión del almirante Morison, y narraba así la varada: «Deseando reconocer la naturaleza del lugar en su costa norte, se aproximaba a tierra cuando la quilla de la nao capitana encalló en un arrecife llano e invisible» (43).

En conclusión, consideramos que la varada se produjo en la guardia de Colón, pero que fue un accidente fortuito al querer acercarse demasiado a tierra de noche para reconocer el cabo de Monte Cristo; según el prestigioso investigador e historiador español doctor Juan Manzano Manzano (44). En nuestra opinión Cristóbal Colón, aunque con problemas de vista, no se fue a dormir esa noche, ni tampoco el marinero de guardia, y dejó el timón a un grumete que se quedó solo, sin ninguna visibilidad del horizonte. El falso Hernando claramente prefirió inventarse que Colón se fue a dormir después de terminada su guardia para quitarlo del puente de mando y evitar su consecuente responsabilidad, pero echando confusamente la culpa de la varada a Juan de la Cosa y a los demás marineros españoles, incluso a un grumete, antes que permitir que se supiera documentalmente que la varada fue durante la guardia de Cristóbal Colón, lo que reduciría su prestigio de gran marino y sobre todo aumentaba el riesgo de perder parte o todos los privilegios conseguidos.

Pero contra el irse a dormir de Cristóbal Colón, este afirmaba en el preámbulo de su Diario: «Cumple mucho que yo olvide el sueño y tiente mucho el navegar» (45). Ya que verdaderamente él no dormía, fue el primero que se dio cuenta de que la nao había encallado: «porque antes que nadie sentí que habíamos encallado en aquel paraje» (46). Una nave de unas 100 toneladas de porte, como la *Santa María*, en un arrecife de coral a poca profundidad, aunque sea a poca velocidad, provoca un ruido estridente del roce del casco con el coral, y la brusca reducción del movimiento es bastante apreciable, razón por la que en el mismo instante se despertaría toda la tripulación sin necesidad de llamarla, como aparece reflejado en la copia del Diario, pero por otro falso motivo. También consideramos que este accidente no fue un acto voluntario de Cristóbal Colón, como pensaba Oviedo, porque se quedaba solo

(42) PEDRO MÁRTIR DE ANGLERÍA: *Décadas. Cartas de particulares y relaciones coetáneas*, p. 42.

(43) MANZANO MANZANO, Juan: *op. cit.*, p. 376.

(44) VARELA, Consuelo: *op. cit.*, p. 17.

(45) COLÓN, Hernando: *op. cit.*, p. 132.

(46) VARELA, Consuelo: *op. cit.*, p. 18.

con la carabela *Niña* (la *Pinta* hacía más de un mes que estaba desaparecida); y explorar en aguas tan lejanas y plagadas de arrecifes con una sola nave no era prudente ni sensato, ya que podría encallar en otro arrecife oculto y entonces lo perdería todo: la carabela, la tripulación, su propia vida dejando a dos hijos huérfanos y las enormes recompensas ya escritas en las Capitulaciones de Santa Fe por los Reyes de Castilla.

BIBLIOGRAFÍA

- Admiralty Sailing Directions: *West Indies Pilot*. Volume 1. Fourth Edition 2008.
 Admiralty. *Tides Tables and Tidal stream tables 1989*. Published by the Hydrographer of the Navy UK.
- Almanaque Náutico de 2010*. Instituto y Observatorio de Marina. San Fernando (Cádiz)
- ALONSO DE CHAVES: *Especulo de navegantes*. Madrid. 1983.
- BERNÁLDEZ, Andrés: *Memoria del reinado de los Reyes Católicos*. Madrid 1962.
- BALLESTEROS BERETTA, Antonio: *Cristóbal Colón y el Descubrimiento de América*. Tomo IV. Barcelona-Buenos Aires. 1945.
- GALLO, Antonio: *Raccolta Colombina*, t. III-pp. 190-191. Decía el Almirante que por la observación de sus pilotos se midió un eclipse y hubo de diferencia con Cádiz cuatro o cinco horas.
- RUMEU DE ARMAS, Antonio: *España en el África Atlántica*. Madrid. 1956.
 — *Hernando Colón, historiador del descubrimiento de América*. Madrid. 1972.
 — *La Rábida y el descubrimiento de América*. Madrid. 1968.
- VELLERINO DE VILLALOBOS, Baltasar: *Luz de navegantes*. Edición facsímil. Madrid. 1984.
- DE LAS CASAS, Bartolomé: *Historia de las Indias*. Edición Juan Pérez de Tudela y Emilio López Oto. Tomo I. Madrid. 1957.
- Biblioteca del Instituto y Observatorio de Marina de San Fernando. Cádiz.
Carta náutica 3689. Eastern part of Haiti to Puerto Rico. British Admiralty Surveys and US Government Charts to 1945.
Carta Náutica Admiral Chart n.º 465 de Fort Liberté a Ile de Tortue. 2007.
Carta Náutica de Cristóbal Colón de 1493. Archivos Casa de Alba. Madrid.
Carta Náutica de vientos y corrientes. Pilot Chart of the North Atlantic Ocean. September. 1984. US Navy.
Carta Náutica n.º 3689. Haití to Puerto Rico. 1945.
Carta Náutica n.º 1266. South Eastern portion of the Bahamas Islands. British Admiralty Surveys and US Government Charts to 1970.
- VARELA, Consuelo; GIL, Juan: *Cartas de particulares a Colón y Relaciones coetáneas*. Madrid. 1984 (relación del doctor Álvarez Chanca y de Miguel de Cuneo).
- VARELA, Consuelo: *Cristóbal Colón. Textos y documentos completos*. Madrid, 1984.
- Derrotero de la costa W de África, n.º 4*. Instituto Hidrográfico de la Marina de San Fernando. Cádiz. 1996. *East Coast of North and South America. East Coast of North and South America*.
- Description topographique, phisique, civile, politique et hstorique de la partie francaise de l'isle de Saint Domingue*. Philadelphie, 1979.
- GARCÍA DE PALACIO, Diego: *Instrucción Náutica para navegar*. México. 1587. Edición facsímil. Madrid. 1944.
- FERNÁNDEZ DE OVIEDO, Gonzalo: *Historia general y natural de las Indias. Los viajes de Colón*. Madrid. 1944.

- COLÓN, Hernando: *Historia del almirante*. Edición de Luis de Arranz. Madrid. 1984.
—*Historia del almirante*, pp. 131, 132.
- CAZORLA POZA, Joaquín: *La nao Santa María. Hipótesis sobre la localización de sus restos*. Miscelánea medieval murciana. XVII (1992), pp. 97-133.
- MANZANO MANZANO, Juan, y MANZANO FERNÁNDEZ-HEREDIA, Ana María: *Los Pinzones y el Descubrimiento de América*, 3 vol., Madrid. Ediciones de Cultura Hispanica, 1988.
- MANZANO MANZANO, Juan: *Colón y su secreto. El Predescubrimiento*. Madrid. 1982.
- GUILLÉN, Julio: *Historia marítima española*. Madrid. 1961.
- COÍN CUENCA, Luis Miguel: *La carabela Niña de Cádiz y el primer viaje de Colón*. Cádiz. 1993.
—*Una travesía de 20 días a dos rumbos que cambió el mundo*. Universidad de Cádiz. 2004.
Mapamundi de Juan de la Cosa de 1500. Museo Naval de Madrid.
- FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, Martín: *Colección de los viajes y descubrimientos que hicieron por mar los españoles desde finales del siglo xv*. Tres tomos. Madrid. Imprenta Real, años 1825-1829.
- LEQUENNE, Michel: *Cristóbal Colón. Almirante de la mar Océana*. Madrid. 1992.
National Oceanic and Atmospheric Administration. National Ocean Service. USA.
Pilot Chart of the North Atlantic Ocean. October-November-December 1984.
- Pleitos Colombinos*. Escuela de Estudios Hispanoamericanos de Sevilla. Tomo I. *Proceso hasta la sentencia de Sevilla*. Sevilla 1967. Tomo II. *Pleito sobre el Darién*. Sevilla 1983. Tomo III. *Probanzas del Almirante de las Indias (1512-1515)*. Sevilla. 1984. Tomo VIII. 1964. *Rollo del proceso sobre la apelación de la sentencia de dueñas y probanzas del fiscal y del almirante. 1534-1536*. Sevilla.
- Racc. Raccolta di documenti e studi pubblicati dalla R. Commissione Colombina nel quarto centenario della scoperta dell'America Scritti di Cristóforo Colombo*. Publicati ed illustrati da Cesare de Lollis. Roma. 1892-94.
- DIDIEZ BURGOS, Ramón J.: *Guanahaní y Mayaguain*. Santo Domingo. 1974.
Routeing Chart North Atlantic Ocean. N.º 5124. January. London. Admiralty. 1969. Published by the Hydrographer of the Navy UK.
- GARCÍA FRANCO, Salvador: *Historia del arte y ciencia de navegar*. Dos tomos. Madrid. 1947.
—*La legua náutica en la Edad Media*. Madrid. 1957.
- ELIOT MORISON, Samuel: *El Almirante de la mar océano*. México. 1991.
—*The Route of Columbus along the North Coast of Haití, And the site of Navidad*. Philadelphia. 1940.
- Tides Tables de 1989*. NOAA.
- IRVING, Washington: *Vida del almirante don Cristóbal Colón*. Madrid. 1987.