

LA EXPEDICION DESCUBRIDORA

*Carlos Aguirre Vidaurre-Leal
Capitán de Navío*

*...y para esto pensé escribir todo este
viaje muy puntualmente de día en día
todo lo que hiciese y viese y pasase...*

"Diario de Navegación" de Cristóbal Colón

CRONOLOGIA DEL VIAJE

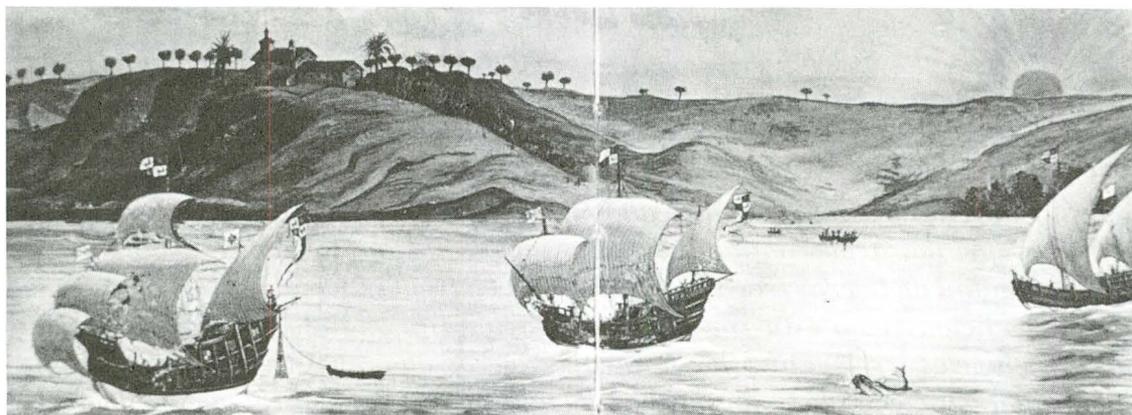
Introducción

BIEN sabemos que Colón nunca llegó a conocer la realidad geográfica del mundo en que actuó y navegó en pos de las Indias, ni mucho menos saber que había encontrado un continente desconocido por la Europa medieval. Sus conceptos de la geografía universal, basados en cartas trazadas en los siglos XIV y XV, derivadas a su vez de los erróneos cálculos cosmográficos de Claudio Ptolomeo (90-168 d.C.), combinaban la verdad científica de la esfericidad terrestre con una frondosa mi-

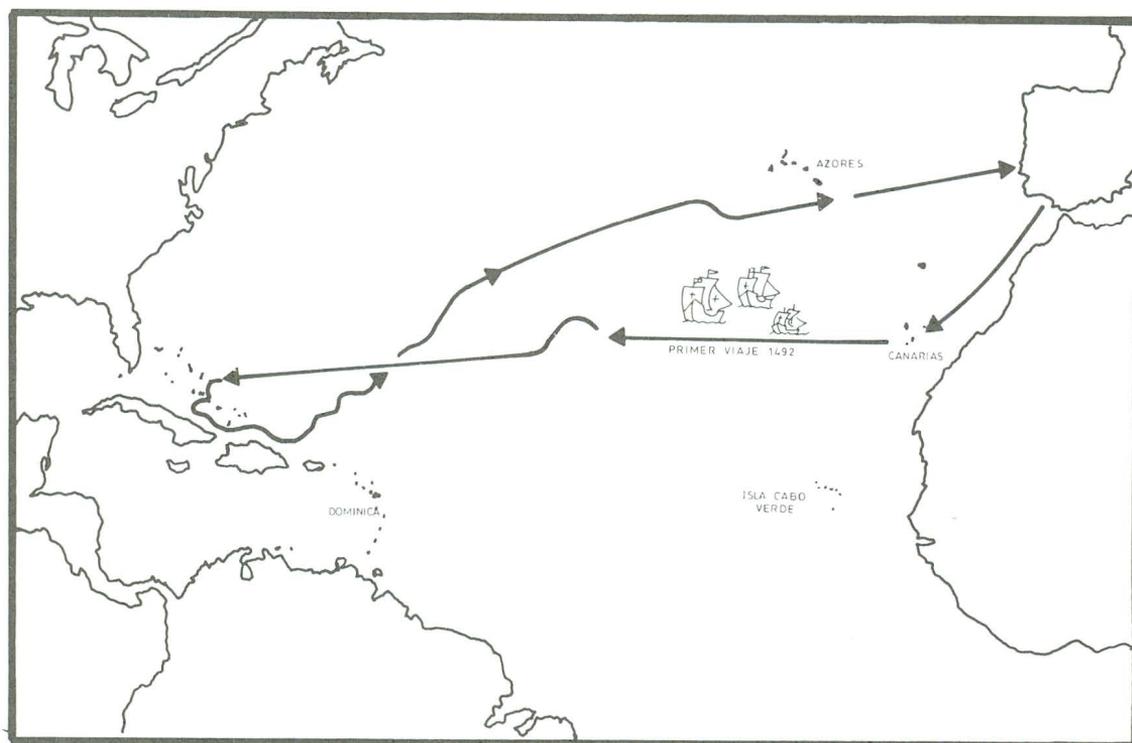
tología creada alrededor de variados relatos de dudosa confiabilidad y de fábulas surgidas de la imaginación supersticiosa de los marinos de aquellos siglos.

Su relato del viaje, por tanto, consigna esa falsa interpretación de la geografía, apoyada en los precarios instrumentos de navegación de que disponía a bordo, aunque también en la certidumbre de sus conocimientos astronómicos madurados por una larga experiencia en travesías oceánicas.

La cronología que aquí presentamos está fundamentada en el Diario de Navegación llevado por Colón, que ha llegado a nosotros a través de la transcripción resumida hecha por



Las naves de Colón alejándose de Palos. Cuadro de Dellepiane



Mapa general del primer viaje

Fray Bartolomé de las Casas¹, complementada con testimonios posteriores de otros actores de la hazaña o de hechos correlativos a ella.

La reconstrucción de las derrotas sobre la cartografía moderna ha sido labor de muchos investigadores y recogida en algunas de las obras que citamos en las notas. Cabe tener presente que Colón llevó una doble cuenta de la distancia recorrida: La que él estimaba correcta según su "ojo mariner" y otra menor, aparentemente destinada a tranquilizar a su inquieta tripulación. Hoy es posible apreciar que el cómputo falso resultó ser más ajustado a la realidad que el dato tenido por verídico.

Preámbulo

Esta relación la iniciaremos en el momento en que las tres naves de Colón abandonaron su fondeadero en el puerto de Palos (Andalucía),

en la madrugada del viernes 3 de agosto de 1492.

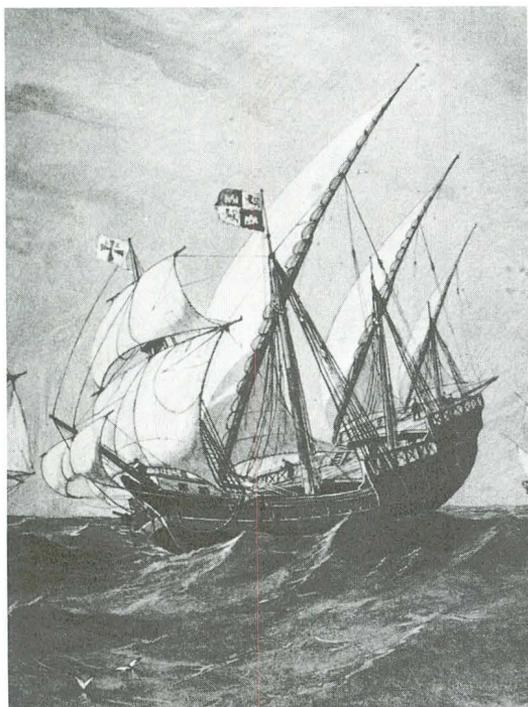
Señalamos que si por un acto de ciencia-ficción pudiésemos trasponer ese suceso a exactamente quinientos años hacia el futuro, Colón se habría abismado no sólo por los cambios ocurridos en el mundo por el progreso tecnológico, sino también por sendas mutaciones sufridas por ese entorno en el tiempo y el espacio.

Por de pronto, el calendario señalaría el día 12 en vez del 3 de agosto de 1492; por otra parte, los buques habrían quedado firmemente en seco. Lo primero, debido a la reforma del calendario efectuada en 1582², y lo segundo porque el embancamiento del río Tinto convirtió a Palos, hace muchísimas décadas, en un pueblo de tierra adentro.

No caeremos en la irreverencia de corregir las fechas, lo que sólo tendría valor desde una

¹ El original y una copia entregados por Colón a los Reyes católicos se extraviaron y no han sido habidos.

² La reforma al calendario juliano, promulgada por el Papa Gregorio XIII, fue ejecutada en la medianoche del jueves 4 de octubre de 1582, fecha a la que sucedió el viernes 15 de dicho mes. Al retrotraer la reforma a 1491, la diferencia de diez días disminuiría a nueve al ser descontado el bisiesto del año 1500, que aún no ocurría.



Carabela del siglo XV. Museo L. Galdiano, Madrid

perspectiva científica en orden a determinar las efemérides astronómicas que incidieron en el viaje o para analizar factores meteorológicos que lo afectaron. Nos limitaremos a señalar que, en rigor, según nuestro calendario, el descubrimiento ocurrió el 21 de octubre.

Primera etapa. De Palos a las Canarias

— *Viernes 3 de agosto*. Los buques zarparon de Palos media hora antes del orto, el que ocurría a las 04.20, hora local. La flotilla se deslizó por el río Tinto a favor de la corriente de reflujo, cruzando con agua suficiente la barra de Saltés, donde a las 8 a.m. dio la vela. La población de Palos y su comarca le dio su emocionado adiós desde la ribera.

La flotilla, comandada por Cristóbal Colón, estaba compuesta por la nao *Santa María*, al mando del propio Colón (su propietario y Maestre —segundo en el mando— era Juan de la Cosa³), y por las carabelas *Pinta* y *Niña*, coman-

dadas por los hermanos Martín Alonso y Vicente Yáñez Pinzón, respectivamente.

Después de navegar 15 leguas con rumbo sur⁴, al atardecer el viento roló al norte y los buques cayeron al suroeste; luego ajustaron rumbo sur un cuarto al suroeste (191° magnético) con destino a las Canarias.

— *Lunes 6 de agosto*. Se salta el "gubernario" (timón) de la *Pinta*. Logran reponerlo, pero al día siguiente vuelve a fallar, cuando se encontraban a 25 leguas de la isla Lanzarote. Colón decidió ir a la Gran Canaria para reparar la *Pinta* o, de ser posible, reemplazarla por una nave en mejor estado.

— *Jueves 9 de agosto*. La *Pinta* se destacó hacia la Gran Canaria, mientras Colón siguió en la dirección de Tenerife con destino a la isla Gomera.

— *Domingo 12 de agosto*. Después de luchar contra vientos contrarios, esa noche fondearon en la Gomera la *Santa María* y la *Niña*.

— *Viernes 24 de agosto*. Colón esperaba haber encontrado en la Gomera a doña Beatriz de Bobadilla, antigua conocida suya y señora de aquella isla desde la muerte de su esposo don Hernán de Peraza, quien podría haberle proporcionado una nave de mejores condiciones que sus carabelas, pero esta dama había viajado a la Gran Canaria. Se dice que el interés de Colón por doña Beatriz —quien aún no cumplía los treinta años y sería de gran belleza— iba mucho más allá de lo meramente logístico.

Impaciente por la espera e inquieto por el avance de las reparaciones de la *Pinta*, Colón zarpó al alba hacia la Gran Canaria.

— *Sábado 25 de agosto*. Impulsada por viento favorable, la nao de Colón tuvo suerte en arribar en un día a Las Palmas (Gran Canaria), en circunstancias que recién en la víspera había logrado recalar allí la *Pinta*, después de estar dos semanas a la vista de la isla. Doña Beatriz de Bobadilla había partido el lunes anterior de regreso a la Gomera.

— *Sábado 1 de septiembre*. Este día fueron completadas las reparaciones de la *Pinta*. Además, el aparejo de la *Niña*, que era latino, fue transformado a aparejo en cruz, igual al de las otras naves de la expedición, para mejorar sus condiciones veleras.

Esa tarde los tres buques zarparon a la Gomera cuyo puerto de San Sebastián había sido elegido por Colón para reabastecerse, especial-

³ Según la *Enciclopedia General del Mar*, este Juan de la Cosa sería un homónimo del famoso cosmógrafo, el cual se embarcó en el segundo viaje de Colón.

⁴ La legua usada por Colón fue la italiana, de 4 millas, equivalente a 1.777,5 metros (contra 1.852 de la milla náutica actual).

mente de agua, que era abundante en aquel lugar.

—*Domingo 2 de septiembre*. La flotilla fundó en San Sebastián, donde permaneció hasta el jueves 6 en alistamiento para la gran travesía.

En su anterior estada en la Gomera, Colón había escuchado nuevos relatos que le reforzaron su fe en la existencia de las míticas islas de occidente, más allá de las cuales se encontraban Cipango y Catay.

Nada sabemos sobre el posible encuentro de Colón con doña Beatriz, el que en todo caso ya no sería decisivo para los fines de la expedición.

Segunda etapa: De Canarias a Cipango o Catay

—*Jueves 6 de septiembre*. En la mañana zarparon las tres naves desde la Gomera, ya bien abastecidas para la travesía hacia las Indias. Colón anotó que una carabela procedente de la isla de Hierro le informó de la supuesta presencia de tres carabelas portuguesas que le buscaban para apresarlo, por despecho del Rey de ese país. En verdad, esa eventualidad es poco verosímil.

—*Sábado 8 de septiembre*. Desde el día anterior estuvieron encalmados entre la Gomera y Tenerife. Tres horas después del ocaso se levantó viento del noreste y la flotilla puso proa al oeste. Colón comenzó a llevar la doble cuenta de la distancia recorrida.

—*Domingo 9 de septiembre*. Este día perdieron vista de tierra, siendo la isla de Hierro y la cumbre del Tenerife su última visión de lo conocido. Colón anotó que los timoneles gobernaban mal, por lo que les llamó la atención varias veces.

—*Jueves 13 de septiembre*. Gobernando siempre al oeste experimentan mar de proa. Colón advirtió que las agujas “noruestean”, es decir, que se desvían hacia el oeste de la estrella Polar, en lugar de hacerlo hacia el este como era su experiencia hasta entonces⁵. Hoy sabemos que habiendo cruzado el meridiano magnético 0°, el valor de la variación magnética cambia de signo y debía incrementarse al alejarse más hacia occidente.

—*Domingo 16 de septiembre*. Ya alcanzaron los 28° norte y 35° oeste en Greenwich. El tiempo era apacible, con llovizna. Empezaron a

ver manchas de “yerba” (sargazos), que Colón interpretó como señal cierta de tierra próxima. También vieron aves en la antevíspera.

—*Lunes 17 de septiembre*. Muchas manchas de sargazos. Los pilotos observaron que las agujas se desviaban un cuarto al noroeste (11°). Esto produjo los primeros síntomas de desasosiego de la tripulación, por lo que Colón les explicó que las agujas estaban buenas, pero que era la Polar la que no se movía⁶.

—*Martes 18 de septiembre*. Durante varios días navegaron con mar llana y buen viento de los cuadrantes orientales. Colón se refirió varias veces a lo placentero del tiempo, comparándolo con la primavera de Andalucía. Varias aves fueron avistadas hacia el oeste.

—*Miércoles 19 de septiembre*. Poco viento y después calma. Un alcatraz llegó a bordo, lo que confirmó a Colón que había alcanzado la longitud de la misteriosa Antilia, pero aunque convencido de que hay islas al norte y sur de su ruta, dijo que no se detendría, porque su destino eran las Indias. Los pilotos compararon sus puntos, que variaron desde 400 a 440 leguas recorridas desde la Gomera (lo que equivaldría a una distancia de unas 1.500 millas náuticas, siendo en realidad 1.200). Lanzaron un escandalo de 200 brazas, el que —naturalmente— no tocó el fondo.

—*Viernes 21 de septiembre*. La flotilla está encalmada en medio del mar de los Sargazos (“hallaron tanta yerba que parecía ser la mar cuajada de ella, y venía desde el Oeste”). Siguieron viéndose aves.

—*Sábado 22 de septiembre*. Se levantó viento del tercer cuadrante, que obligó a las naves a dar bordadas en dirección general oeste-noroeste, ya que no podían ceñir (sólo podían tomar viento hasta siete cuartas de la popa). Como la gente había empezado a murmurar, descontenta por la falta de resultados del ya largo viaje, este viento contrario les dio esperanzas de que encontrarían vientos favorables para el viaje de retorno.

—*Domingo 23 de septiembre*. Continuaron al oeste-noroeste, pero luego sobrevino calma y experimentaron mar boba. Después de haber salido del sargazal nuevamente la mar se espesó de algas.

—*Martes 25 de septiembre*. Desde la víspera ha salido viento favorable, aunque flojo, permitiendo gobernar nuevamente al oeste.

⁵ El valor aproximado de la variación magnética era en 1492 de 16° al este en el Mediterráneo occidental.

⁶ Aun cuando Colón inventó esa explicación, posiblemente sin creerla, lo cierto es que efectivamente la Polar gira alrededor del Polo, aunque ese fenómeno era entonces desconocido y en ningún caso es apreciable en el curso de un día.

La *Santa María* y la *Pinta* se pusieron al habla y, por medio de un cabo lanzado entre ellas, Colón recuperó una carta que por el mismo método le había mandado antes a Pinzón para su estudio. En esa carta figuraban ciertas islas a las que ya debían haber llegado. Colón creyó que habían derivado mucho al noreste.

Al ocaso, Martín Alonso llamó a Colón y le dijo que había visto tierra hacia el suroeste. Este avistamiento fue corroborado por todos, con gran júbilo, dando gracias a Dios.

Colón ordenó gobernar hacia el avistamiento durante toda la noche, pero al amanecer comprobó que todo fue una ilusión, probablemente una formación de nubes en el horizonte.

—*Domingo 30 de septiembre*. En los días previos el viento sopló suavemente, permitiendo a los buques retomar el rumbo oeste. Algunos días apareció nuevamente una profusión de sargazos y varias aves ("rabos de junco" y alcatraces). Fueron efectuadas nuevas observaciones del "noruesteo" de las agujas al ocaso, encontrando que éste disminuye al amanecer, lo que sirvió a Colón para reafirmar su teoría de que era la estrella la que se movía y que las agujas "dicen siempre la verdad".

—*Miércoles 3 de octubre*. Desde el día 1, en que llovió intensamente, el viento aumentó impulsando sostenidamente a las naves hacia el oeste. Colón creyó que ya había sobrepasado las islas dibujadas en su carta, pero no se lamentó de no haberse retrasado en buscarlas.

—*Sábado 6 de octubre*. Martín Alonso sugirió gobernar una cuarta más al suroeste, lo que fue interpretado por Colón como una insinuación de hacer rumbo a Cipango, que demoraría en esa dirección. Pero resolvió mantenerse en la derrota que debía llevarlos a tierra firme —Catay— para asegurarse de no errar la recalcada, más incierta sobre una isla.

—*Domingo 7 de octubre*. Al orto, la *Niña* —que iba en vanguardia— dio otro falso aviso de tierra por la proa. Por la tarde se comprobó que no había tal tierra; pero, por otra parte, vieron pasar muchas bandadas de pájaros desde el norte hacia el suroeste. Colón recordó que muchas de las islas descubiertas por los portugueses lo fueron gracias a las aves y por esto, faltando una hora para el ocaso, decidió caer al oeste-suroeste y mantener ese rumbo general

por 48 horas. Ya habían alcanzado los 67° oeste de Greenwich en el paralelo 26° sur.

—*Martes 9 de octubre*. El viento aflojó y luego roló hacia el suroeste, por lo que la flotilla enmendó al oeste un cuarto noroeste. Durante la noche no cesaron de oírse pasar bandadas de pájaros. La barrera de los sargazos ya había sido superada, habiendo sobrepasado el meridiano 72° oeste.

—*Miércoles 10 de octubre*. Volvió a soplar un viento a un largo para tomar rumbo oeste-suroeste. Recrudesció el malestar de la tripulación de la *Santa María*, por lo que Colón —en llamada general— les reanimó la esperanza de llegar a las Indias, recordándoles los beneficios que habían de obtener. Y añadió que nada sacaban con quejarse, porque él había venido a las Indias y así proseguiría hasta hallarlas. Esta enérgica reacción de Colón estuvo respaldada por la firme determinación de Martín Alonso Pinzón, quien a viva voz se ofreció para ir a la capitana con algunos de sus leales a ahorcar a unos cuantos reclamadores.

Según otro relato de su contemporáneo, Colón habría aplacado a la gente prometiéndole que si no veían tierra de ahí a tres días, entonces emprenderían el trayecto de vuelta⁷. Bien sea por ésta o por las anteriores razones, volvió la tranquilidad a bordo.

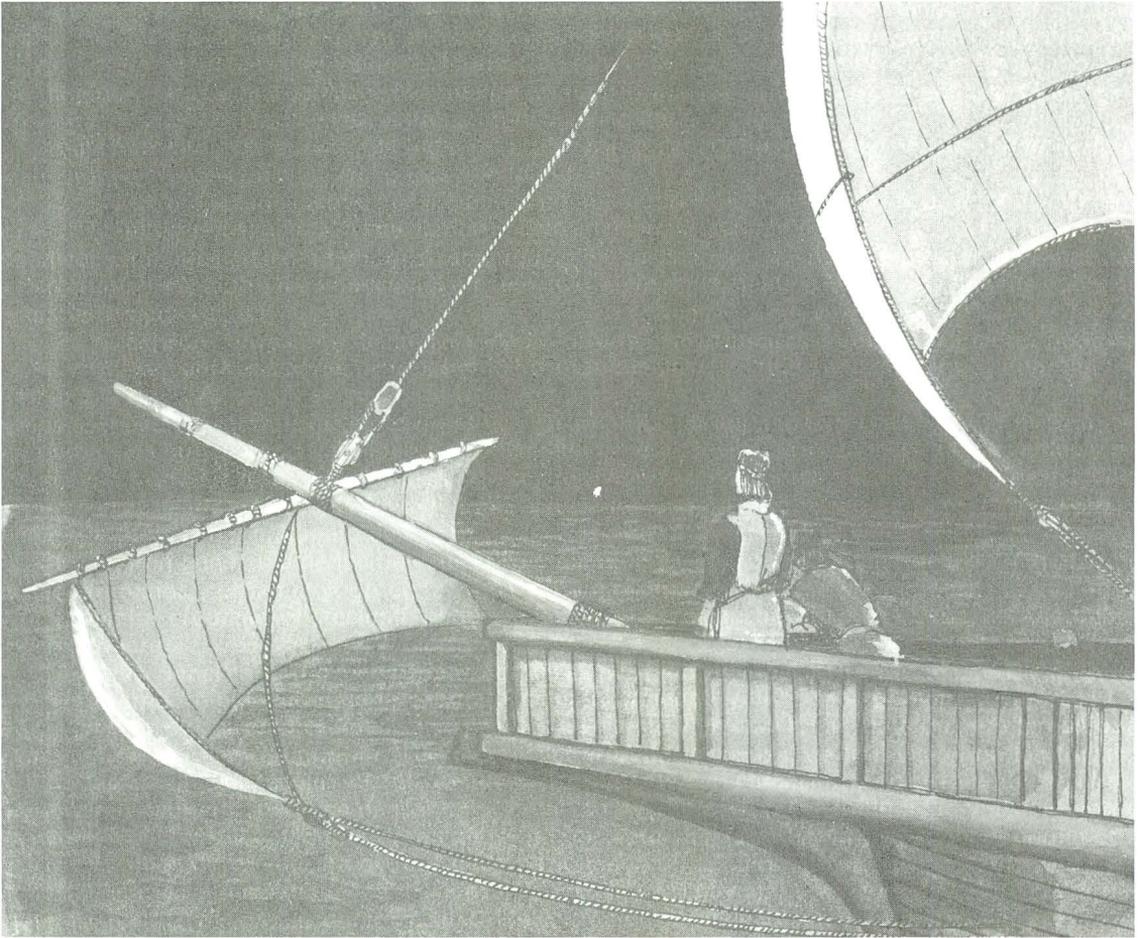
—*Jueves 11 de octubre*. Navegaban al oeste-suroeste con fuerte marejada a favor. Durante el día recogieron del mar una rama de vegetación terrestre y luego un par de objetos de madera de factura humana, señas inequívocas de la proximidad de tierra, lo que contribuyó a levantar los ánimos. Al ocaso enmendaron rumbo al oeste y la *Pinta* se adelantó a las otras naves.

A eso de las diez de la noche, una hora antes del orto de la luna (el plenilunio había ocurrido en la noche del 5 al 6), Colón creyó ver una pequeña luz en el horizonte. Llamó a los funcionarios reales Pero Gutiérrez y Rodrigo Sánchez de Segovia; el primero de ellos corroboró al avistamiento, pero el otro dijo no haber visto nada. Esta luz fue vista un par de veces "como una candelilla de cera que se alzaba y levantaba"⁸.

Al canto de la Salve, que cerraba las actividades diarias, Colón exhortó a todos los marineros a redoblar la vigilancia y prometió un

⁷ *Historia General y Natural de las Indias*, de Gonzalo Fernández de Oviedo, quien conoció a Colón en Barcelona en 1493.

⁸ La explicación más plausible dada sobre la factibilidad de un tal avistamiento es que los indígenas encendían grandes hogueras para espantar a los mosquitos.



“Luz como candelilla de cera”. Noche del 11 de octubre

jubón de seda como premio adicional a los ya ofrecidos por los Reyes al primero que viese tierra.

— *Viernes 12 de octubre*. A las 2 a.m. un grito del vigía de la *Pinta*, Rodrigo de Triana, electrizó a la dotación de la carabela. La noticia fue comunicada por un disparo de bombardera. La distancia a tierra fue estimada en dos leguas (unas 7,5 millas náuticas).

Los buques acortaron vela y pasaron la noche dando bordadas en espera de la luz diurna para acercarse a la costa.

Colón es ya Almirante de la Mar Océano. Está convencido de haber dado con alguna isla próxima a la costa oriental de Catay.

Tercera etapa. En las Indias

— *Viernes 12 de octubre*. Con la claridad del día queda a la vista una isla cubierta de árboles muy verdes, grande y llana, llamada Guanahani en la lengua local. El Almirante bajó a tierra, junto con los capitanes de las carabelas, llevando la bandera real y dos enseñas de la Cruz Verde, distintivas de la expedición. En presencia de los capitanes, del representante real y del Escribano de la flotilla, tomó posesión de la isla en nombre de los Reyes católicos⁹. Se juntaron muchos habitantes de la isla, con los cuales Colón se esmeró en trabar relaciones de amistad. Esta gente, que andaba totalmente

⁹ El Diario no consigna otros actos de posesión en las demás islas en que tocó la expedición, por lo que debemos entender que este ritual abarcaba a todo el archipiélago y tierras por descubrir que no estuviesen sometidas a los soberanos de Cipango o de Catay.



“Llegada a las Indias”. Cuadro de Esteban Arriaga, 1991

desnuda, impresionó a los españoles por su sencillez y buen temperamento. Notaron que su piel era clara —diferenciándose de los africanos de Guinea— y que tenían cuerpos bien proporcionados¹⁰.

—*Domingo 14 de octubre*. Los días anteriores han estado dedicados a relacionarse con los naturales de la isla. Los españoles se esforzaron por hacerse entender para averiguar el origen de los pendientes de oro que algunos llevaban en su nariz. Los isleños muy pronto llegaron en sus almadías a las naves, llevando productos de trueques, tales como frutas, papayos y ovillos de algodón.

Este día, muy de mañana, Colón partió con las embarcaciones menores a recorrer las costas de la isla, a la que bautizó San Salvador.

Más tarde se hizo a la mar para ir a reconocer las otras islas —del grupo de las Luca-

yas— de las que obtuvo algunas referencias de parte de los naturales. Llevó a seis de ellos como guías.

—*Martes 16 de octubre*. En beneficio de la brevedad a que nos obliga el propósito de esta cronología, de aquí en adelante omitiremos el relato circunstanciado de las actividades diarias y de las vicisitudes de las navegaciones, salvo aquellas de mayor trascendencia.

Tampoco nos referiremos a las descripciones de los parajes visitados, en que Colón solía ser minucioso para admirarse de las variedades vegetales y de la fauna existente.

En esta fecha Colón pisó tierra en Santa María de la Concepción, ubicada al suroeste de San Salvador, y horas después continuó hacia una isla grande distante unas 8 a 9 leguas hacia el oeste. Según creyeron entender los españoles a sus guías, habría allí mucho oro¹¹.

¹⁰ La raza, ya extinguida, correspondía a la familia de los “taínos” que habitaba las islas del Caribe.

¹¹ Colón llevaba un intérprete en lengua árabe y a otro marino que conocía el hebreo, los que suponía le serían de mucha utilidad en las Indias. Demás está decir cuáles fueron sus resultados.



"Toma de posesión". Cuadro de John Vanderlyn

— *Miércoles 17 de octubre*. La flotilla fondeó en Fernandina, que según las investigaciones más confiables sería la isla Long. Falló el intento de rodear la isla, a causa del viento, y pasaron la noche navegando al este-sureste de la isla. Al amanecer del 18 fondearon en la parte sur.

Es de notar que Colón expresó (lunes 15) que su objetivo no era explorar detenidamente el archipiélago, sino que "ir a ver si puedo topar a la isla de Cipango".

— *Viernes 19 de octubre*. Al amanecer dieron la vela con destino a una isla situada más al sureste de Fernandina, donde según los guías de Guanahani viviría un Rey muy rico en oro, aunque Colón dudó de esto. A fin de encontrar más fácilmente dicha isla, el Almirante desplegó sus naves en abanico en un arco entre el este y el sur-sureste, debiendo replegarse a la Santa María al mediodía.

Tres horas después avistaron la isla y surgieron en ella, en una rada de gran belleza que denominaron cabo Feroso. La isla, llamada Saometo por los guías, fue bautizada Isabela por Colón. Según la interpretación más probable, ésta correspondería al conjunto formado por Crooked y Fortune. Aquí Colón escribió en

su Diario que pensaba estar de regreso en España en abril.

— *Domingo 21 de octubre*. Colón y su gente bajaron a explorar la isla Isabela. Hicieron amistad con los naturales y se proveyeron de agua fresca. El Almirante dijo que si el tiempo le daba lugar pensaba rodear la isla hasta encontrar noticias del pretendido Rey y saber del oro, tras lo cual partiría para otra muy grande que los "indios" llamaban Cuba y otra también grande que llamaban Bohío, pero su mayor anhelo era ir a tierra firme a encontrar al Gran Can.

— *Miércoles 24 de octubre*. Pasada la medianoche del 23, la flotilla se hizo a la mar con rumbo oeste-suroeste, después de estar tres días en Isabela aguardando la posible venida del Rey u otros personajes adornados con oro, pero sólo vinieron indígenas desnudos y con los cuerpos pintados, a hacer trueques.

Colón se desistió de rodear la isla al no levantarse viento favorable y convencerse de que allí no podría haber minas de oro. En cambio, determinó ir a Cuba, que él sospechó debía ser Cipango, ya que creyó entender a los indígenas que allí había muchas riquezas, especerías y grandes puertos comerciales.

— *Viernes 26 de octubre*. Tras navegar todo

el miércoles y el jueves, fondearon para pernoctar en el extremo sur de un cinturón de islotes o cayos que ciertamente correspondían al gran banco de Bahama. Colón las llamó "isla de Arena". Apenas salió el sol, el 27, zarparon al sur-suroeste con destino a Cuba.

—*Domingo 28 de octubre.* La flotilla recaló en la costa nororiental de Cuba. Surgió en el ancho estuario de un río, que sin lugar a dudas corresponde al actual puerto de Gibara. Se embelesaron con la belleza del lugar y exploraron río adentro en los botes. Colón pensó que en esta isla montañosa y con grandes ríos era muy posible que sí hubiera minas de oro y perlas. Seguramente es aquí donde se surtieron las naves del Gran Can y de aquí a tierra firme (el continente asiático) debían mediar unas diez singladuras.

—*Jueves 1 de noviembre.* Después de incursionar por tres días a lo largo de la costa cubana hacia el oeste de Río de Mares (Gibara), las malas condiciones de viento les obligaron a volver a este puerto.

—*Domingo 11 de noviembre.* Hasta esta fecha los expedicionarios han permanecido en Río de Mares. El Almirante despachó hacia el interior una pareja de españoles acompañados de dos indios en busca del Rey, con obsequios

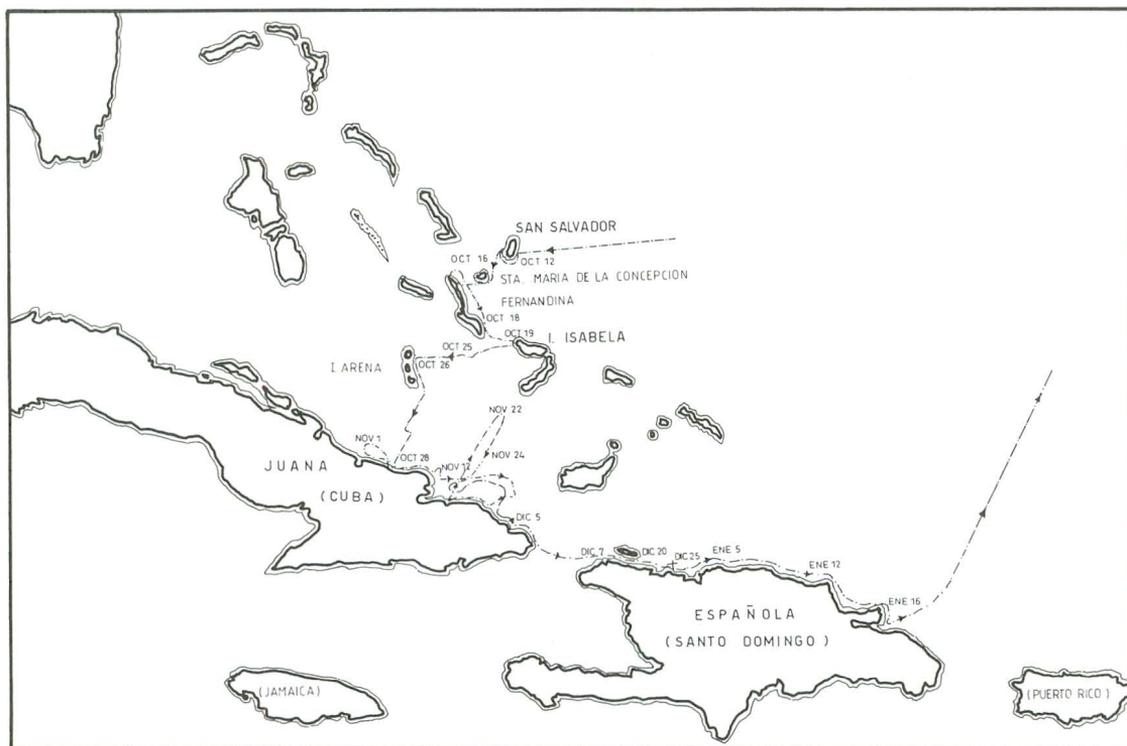
y una carta de presentación de los Reyes de Castilla. Esta pequeña embajada volvió cuatro días después contando que había llegado hasta un poblado distante doce leguas, donde fue tratada como si viniera del cielo, pero en cuanto al monarca de estas tierras o a la existencia de especias u oro, nada concreto.

Mucho les llamó su atención la costumbre de esta gente de aspirar humo de yerbas, lo que hoy sabemos es tabaco.

Por esos días Colón había tomado la altura de la Polar y reconstruyendo su estima llegó a la conclusión que debería encontrarse ya en tierra firme, esto es, Catay.

—*Domingo 18 de noviembre.* Colón había resuelto ir a una isla situada a tres singladuras al este un cuarto sureste de Río de Mares, llamada Babeque (que corresponde a Gran Inagua), donde según los indios habría tanto oro que éste era recogido de noche en las playas.

Para tal propósito, las tres naves zarparon al alba del domingo 12. Como navegaban en una región desconocida, los buques se mantuvieron voltejeando ("a la corda", según el Diario) durante la noche. Al amanecer del 14 el viento roló al primer cuadrante, lo que les obligó a desviar mucho su rumbo, siendo preferible buscar fondeadero en la costa norte de Cuba.



Mapa particular de las islas descubiertas

Esto determinó que los buques retrocedieran parte de lo avanzado y ese mismo día entraron a la bahía que hoy es conocida como Tánamo, fondeando en un puerto que Colón llamó Puerto del Príncipe. Allí se mantuvieron, explorando en sus proximidades, hasta que mejoraron las condiciones de viento al amanecer del 19 de noviembre.

Colón embarcó más hombres y mujeres de las islas, a fin de llevarlos a España como testimonio de su viaje y para cristianizarlos.

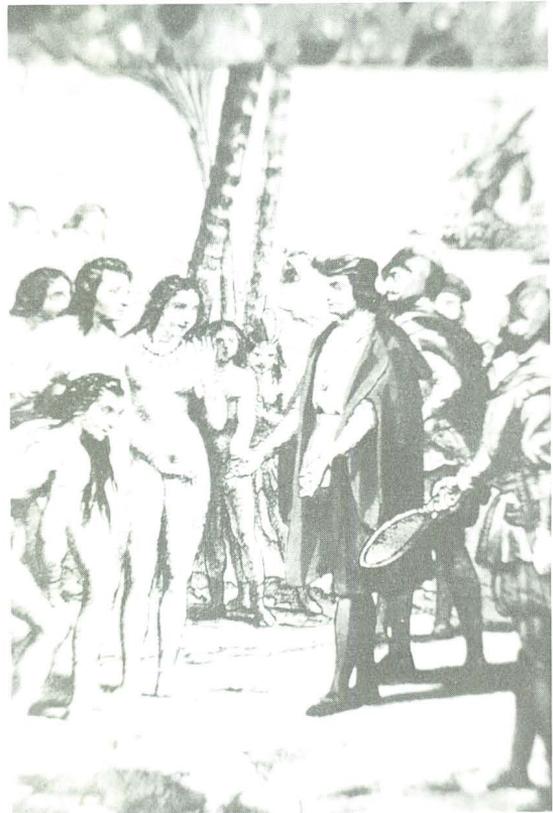
—*Sábado 24 de noviembre.* Antes del orto del sol del 19, zarparon nuevamente de Babeque. Navegaron todo el día en dirección general nor-noreste y al ocaso avistaron la isla hacia el este, pero el 20 el viento sopló del este-sureste y empezó a arrear, alejándoles nuevamente de su destino. Colón no quiso seguir hacia Isabela, que demoraba por su proa, y prefirió regresar a Puerto del Príncipe; sin embargo, recaló allí después de caída la noche, por lo que puso rumbo nuevamente al noreste. En la madrugada del 21 el viento amainó y roló al sur, con lo que se pudo retomar la ruta a Babeque, aunque con mucha mar de proa.

No duró mucho el viento favorable y al anochecer sopló al nor-noreste, por lo que Colón cayó al sur un cuarto sureste. Al amanecer del 22 se encontró tan lejos como los días pasados y con la sospecha de que su "cuadrante" (instrumento para medir la altura de los astros) estaba descalibrado. Pero su mayor desencanto fue comprobar que durante la noche Martín Alonso Pinzón se había separado de la flotilla y seguido su propia derrota hacia Babeque.

La *Pinta* estuvo a la vista durante todo el día 22, pero pese a las señales del Almirante para que se replegara, Pinzón no dio muestra de querer hacerlo.

Colón siguió todo el día 23 y parte del 24 avanzando con las otras dos naves en dirección sur, lo que le llevó de vuelta a la costa cubana. Fondeó en el puerto que hoy es llamado Cayo de Moa, desistiendo de ir a Babeque y resentido por la defección de Martín Alonso, al que supuso cegado por la ambición del oro.

—*Miércoles 5 de diciembre.* Entre el 26 de noviembre y esta fecha, la expedición recorrió la costa norte de Cuba en dirección al este, reconociendo muchos puertos y bocas de ríos, maravillándose todos de la profusión de pinos y otros árboles de buena madera que poblaban la sierra costera. El más notable de los lugares visitados fue el llamado Puerto Santo, que corresponde al actual Baracoa, cerca del cual



Encuentro con nativos

encontraron un importante asentamiento de indígenas. Estos, a la vista de los cristianos, invariablemente huían, pero al final confraternizaron con ellos, animados por los guías lucayos, quienes además los disuadieron de todo intento agresivo al mostrarles las armas y explicarles sus efectos.

Este día sopló viento noreste, habiendo llegado las naves cerca del cabo más oriental de Cuba (más tarde bautizado Alpha et Omega por Colón). Babeque quedaba justamente hacia el noreste, pero en dirección sureste divisaron una isla muy grande que los indios llamaban Bohio, a cuyos habitantes los identificaban como los "canibales", de aspecto monstruoso y que se comían a los hombres. Colón no dio mucho crédito a esta última noticia y desafiando los temores de sus guías decidió ir hacia Bohio¹².

Por primera vez se refirió a Cuba con el nombre Juana.

—*Jueves 6 de diciembre.* Cuando amaneció, la *Niña* y la *Santa María* se encontraban a

¹² Es la isla de Santo Domingo o Haití.

cuatro leguas de la costa noroccidental de Bohío, a la que Colón pronto denominaría Española, por encontrarle mucha semejanza a las tierras de Castilla. Al atardecer recaló en el puerto que llamó San Nicolás, al cual no escatimó elogios por sus buenas condiciones hidrográficas, la belleza de sus paisajes y fertilidad de las tierras circundantes.

Aparecieron muchos indígenas con sus canoas, que huyeron a la vista de la nave castellanas; visto su aspecto idéntico a los que llevaba a bordo, los españoles desecharon sus temores de encontrar a los caníbales.

—*Viernes 14 de diciembre.* Al alba del viernes 7, aprovechando un buen viento suroeste, las naves de Colón aparejaron para ir poco más al este a lo largo del litoral. Tras explorar la costa fondearon en un puerto que llamaron La Concepción, ubicado en lo que es bahía Mosquito, al oeste de las islas Tortuga (así bautizadas por Colón).

Desde el día 8 llovió mucho y soplaron vientos contrarios que no les dejaron proseguir más al este, por lo que se mantuvieron en esta bahía y aprovecharon de explorar algo las tierras cercanas, cuyos habitantes se mostraban de tanto en tanto, pero luego huían. Sin embargo, una partida enviada a tierra logró apresar a una mujer muy joven y hermosa —al decir del Almirante— que llevaba por todo atuendo un adorno de oro en la nariz. Colón la hizo vestir, le regaló baratijas y la hizo llevar a tierra.

El jueves 13 otra partida de desembarco, acompañada por indios de a bordo, fue en procura de contacto con la tribu de aquella muchacha, lo que lograron plenamente gracias a que uno de los indios de la partida les gritó que no temieran, ya que los recién llegados no eran “los caniba” o caníbales, sino que enviados del cielo¹³. Se juntaron más de dos mil personas que honraron y agasajaron cuanto pudieron a los españoles, pero lo mejor fue que apareció la muchacha de la víspera, acompañada de quien parecía ser su marido y muchos otros hombres, quienes les dieron grandes muestras de agradecimiento por el trato que el Almirante había dispensado a la mujer.

—*Domingo 16 de diciembre.* Tan pronto sopló el viento favorable, el viernes 14 salió Colón con sus naves desde La Concepción hacia la isla Tortuga. Una vez más vio frustradas sus posibilidades de ir a Babeque (situada más al norte) debido a un cambio de viento.

El sábado reconoció en detalle las costas de Tortuga y a la medianoche dio la vela para proseguir su avance a lo largo de la costa norte de la Española. En su trayecto rescató del mar a un indio que en su canoa luchaba contra el fuerte oleaje y lo llevó hacia la Española, donde en la tarde del domingo encontró un buen surgidero al reparo de la Tortuga, cerca de una población. El rescatado fue a tierra y dio cuenta a sus congéneres del buen trato que había recibido, con lo que no menos de quinientas personas acudieron a la playa próxima al fondeadero, entre éstas el joven reyezuelo o cacique local. Este fue a bordo de la *Santa María*, donde el Almirante lo recibió con honores y lo invitó a comer.

Gracias a las buenas relaciones así establecidas con los naturales, éstos comenzaron a comerciar algunos pequeños trozos de oro laminado.

—*Jueves 20 de diciembre.* Desde el 16 permanecieron en el mismo puerto, manteniendo gratas relaciones sociales y de trueque con los indígenas. Un viejo le dio a entender a Colón que el oro venía de algunas islas aledañas y le indicó algunas señas de su derrotero.

Al anochecer del 19 dieron la vela para salir del canal de la Tortuga y al ponerse el sol el jueves 20 fondearon más al este, en bahía Acul. La intención de Colón era seguir hacia las islas productoras de oro.

—*Domingo 23 de diciembre.* La estancia en el puerto de Santo Tomás, en bahía Acul, se prolongó hasta el amanecer del 24 de diciembre. La noticia de la llegada de estos seres venidos del cielo ya había traspasado la comarca y la gente llegó por miles en sus canoas a ver y visitar las naves. Más de quinientos lo hicieron a nado desde la playa, distante más de una legua del fondeadero. Todos traían regalos, incluso pequeños adornos de oro, y a su vez recibían collares de vidrio, cascabeles y fruslerías similares. Uno de los visitantes resultó ser mensajero de un importante cacique¹⁴ que señoreaba la región de Marién (oriente de Haití), el cual invitó a Colón a concurrir a su localidad, sita algo más al este (en bahía Caracol). Como regalo le envió una máscara elaborada en oro.

Demás está decir que el Almirante no se hizo repetir la propuesta, tan pronto fue entendida por los lucayos (que por primera vez mostraban dificultades dialectales con los indígenas locales). Colón decidió partir el domingo, pero

¹³ Colón conjeturaba que “caniba” podría ser justamente el Gran Can, que enviaba gentes a tomar esclavos en las islas, cuyos habitantes creerían que los tomaban para comérselos.

¹⁴ Este cacique se llamaba Guacanagari (Diario, 30 de diciembre).

entretanto alternó e intercambió regalos con algunos jefes locales de los alrededores, contactos que se hicieron extensivos a los respectivos subordinados. Uno de estos señores trajo a la nao la gran novedad de que en la propia isla Española estaban en realidad los mayores depósitos de oro.

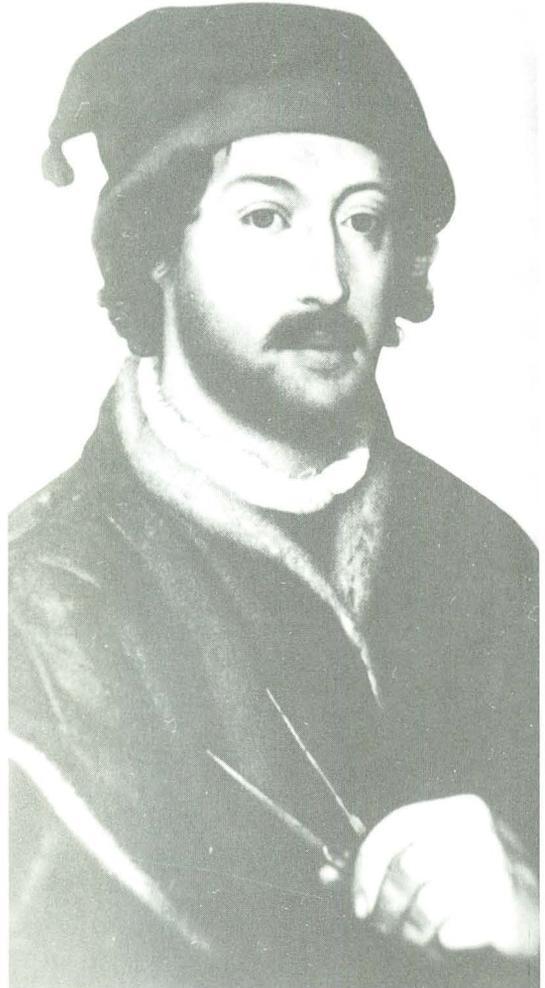
Como el domingo no tuvo viento favorable, Colón despachó aquel día una embarcación a bahía Caracol con una delegación, la cual regresó en la noche contando que esa tarde había sido muy bien recibida por el cacique en la plaza principal del poblado, junto a unas dos mil personas.

—*Martes 25 de diciembre.* Antes de salido el sol el 24, la *Niña* y la *Santa María* se hicieron a la mar con destino a bahía Caracol. Lamentablemente, a causa de un cambio de viento, las naves no pudieron cubrir las pocas millas que hay desde bahía Acul durante las horas de luz. Sin embargo, inexplicablemente, Colón no dispuso sus usuales medidas de seguridad nocturnas para parajes desconocidos.

Como a las 11 p.m. los buques quedaron encalmados dentro del paso hoy conocido como Limonade (al este de Cap Haïtien). La calma invitó al descanso después de tanto ajetreo y el Almirante se retiró a dormir. Lo propio hizo el piloto de guardia de la *Santa María*, el maestro Juan de la Cosa, y finalmente el “gubernalle” de la nao, que quedó a cargo de un grumete. Justo con la llegada de la Navidad, a la medianoche, la nave almiranta varó suavemente apoyando su proa en un banco de coral.

Colón salió a cubierta y ordenó zafarrancho general. Como la popa estaba libre, dispuso fondear rápidamente un ancla con el bote que llevaban a remolque, a fin de evitar que el buque se atravesara a la mar. Encargado de la maniobra fue el maestro Juan de la Cosa, pero éste en vez de cumplir la orden dirigió la embarcación hacia la *Niña*, que iba a legua y media a barlovento, clara de los arrecifes. Vicente Yáñez Pinzón se negó a recibir a los desertores y envió su propio bote a ayudar a Colón. Empero, dado el tiempo transcurrido, el oleaje montó firmemente a la *Santa María* en el escollo y todas las maniobras de salvamento fracasaron, en tanto el casco se fue destrozando a cada golpe de mar y el agua lo fue inundando. Colón ordenó abandonar el buque, sin perder la esperanza de salvarlo cuando llegara el día. La *Niña* acogió a los naufragos.

Tan pronto amaneció, Colón envió a tierra a dos emisarios para informar a Guacanagari de la desgracia ocurrida y éste envió a mucha gente en las canoas más grandes para desembarcar todo cuanto fuera posible salvar de la



Juan de la Cosa. Museo Naval, Madrid

nao. El Almirante destacó que la gente de Guacanagari puso todo a muy buen recaudo “sin faltar una agujeta”.

—*Miércoles 26 de diciembre.* Al salir el sol, el cacique fue a bordo de la *Niña*, manifestando el Almirante todo su pesar y ofreciéndole la ayuda que fuese necesaria.

Mientras tanto fueron llegando más canoas con nativos que traían trozos de oro para cambiar por cascabeles. Los marineros que fueron a tierra volvieron maravillados de la cantidad de piezas de oro que pudieron trocar con bagatelas. Guacanagari dio a entender a Colón que él ordenaría entregarle mucho oro que tenía en sus minas y que también lo había en “Cibao” (lo que para Colón indudablemente era Cipango).

Más tarde el Almirante fue a tierra¹⁵ con el cacique, quien lo llevó a comer a su casa y se esmeró por enseñarle la comarca. Guacanagari tocó el tema de los "caniba", aquí llamados "caribes", quienes usaban arcos y flechas parecidas a los de los "españoles", lo que dio ocasión para que Colón le hiciera demostraciones de éstos y de sus armas de fuego.

Colón llegó a la convicción de que el naufragio de la *Santa María* fue dispuesto por la Divina Providencia para que fuera establecido un asentamiento cristiano en esta parte del mundo, por lo que decidió construir un fuerte en el puerto situado frente al banco del naufragio (puerto a través del cual fueron efectuadas las faenas de rescate), aprovechando para ello los despojos de la nao. Por fortuna, mucha gente le expresó su deseo de quedarse en estas tierras.

—*Lunes 31 de diciembre*. Todos estos días Colón estuvo compartiendo con Guacanagari y otros jefes vasallos de éste. Todos le llevaron obsequios de oro y el Almirante los retribuyó; al cacique le regaló hermosas prendas de vestir.

La construcción del fuerte quedó casi lista. Por otra parte, llegaron noticias de que la *Pinta* fue vista por indios procedentes del este, fondeada en la boca de un río en la misma Española. Colón mandó a un marinero con un nativo en su canoa, a tomar contacto con dicha carabela.

El Almirante consideró que, teniendo un solo bajel, resultaba muy riesgoso continuar con las exploraciones, so pena de que perdido éste se perdiera también la noticia de sus descubrimientos. Concluyó que era mejor llevar cuanto antes la noticia a los Reyes, para que éstos mandaran otros navíos a descubrir lo que faltaba¹⁶.

Este día fue hecha faena de leña y aguada para el viaje a España. Regresó el emisario enviado a ubicar a la *Pinta*, la cual no fue hallada.

—*Miércoles 2 de enero de 1493*. Colón bajó a tierra a despedirse de su amigo Guacanagari, a quien dejó muy convencido de la capacidad de los españoles para defenderse de los temidos caribes. Para ello le hizo una demostración de tiro de bombardas.

—*Viernes 4 de enero*. Con las primeras lu-

ces del día la *Niña* levó el ancla para zarpar del puerto de Villa de la Navidad, nombre con que fue bautizado el asentamiento dejado en la Española. Este quedó guarnecido con 39 voluntarios (la mayoría de la ex *Santa María*), al mando de Diego de Harana (o Arana), bien provistos de vituallas y armamento, con instrucciones de ampliar la exploración del país, comerciar el oro y, en especial, tener muy buen trato con los nativos¹⁷.

Durante este día navegó hacia el este a lo largo de la costa de la Española y fondeó al anochecer.

—*Domingo 6 de enero*. El día anterior la *Niña* había seguido su derrota hacia Levante, fondeando en Monte Cristi, y al salir el sol continuó viaje.

A mediodía un vigía avistó a la *Pinta*, que se acercó con viento en popa. Reunidas ambas carabelas y no encontrando buen fondeadero en esa costa, el Almirante determinó regresar a Monte Cristi. Al llegar allí, Martín Alonso fue a bordo del buque insignia a dar disculpas por su separación, que aseveró fue involuntaria. Colón fingió aceptar sus excusas, a fin de asegurar la unidad de la empresa. Pinzón también informó que la existencia de oro en Babeque era un mito, no así en el oriente de la Española, donde lo había obtenido en abundancia.

Permanecieron en Monte Cristi hasta la medianoche del 8, a causa de los vientos contrarios. Haciendo faena de aguada en el río que allí desemboca, el mismo Colón comprobó que sus arenas eran auríferas, por lo que lo denominó Río del Oro.

—*Sábado 12 de enero*. Ambas carabelas zarparon de Monte Cristi en la medianoche del 8 al 9 de enero y después de navegar todo el día en dirección general al este fondearon para pernoctar.

Con las primeras luces del jueves 9 continuaron su trayecto, siempre a lo largo de la costa de la Española y al anochecer fondearon en la boca de un río al que Colón puso por nombre Río de Gracia, que era el lugar donde había permanecido la *Pinta* durante seis días. A la medianoche sopló el terral y con él largaron velas para continuar al oriente, navegando todo el viernes y el sábado 12, día en el que recono-

¹⁵ La *Santa María* varó en un banco situado a unas dos millas náuticas (20 cables) de la costa.

¹⁶ Y también en prevención de que Pinzón se le adelantara.

¹⁷ Después de la partida de Colón empezaron las riñas entre los colonizadores, a causa del oro y las mujeres. Gutiérrez y Escobedo mataron a un tal Jácome, que defendía la autoridad de Arana, y éstos con otros nueve se fueron con sus mujeres a la tierra del cacique Caonabo, que señoreaba las minas. Caonabo los mató a todos y luego fue a atacar el fuerte, el cual no pudo resistir la embestida, pese a la leal ayuda de Guacanagari. Esto fue sabido por Colón de boca de sus amigos nativos, en el segundo viaje.

cieron la costa de la península actualmente conocida como Samaná y fondearon cerca de la boca del puerto del mismo nombre.

—*Martes 15 de enero*. Hasta esta fecha no sopló viento que les permitiera proseguir su vía. Aquí se encontraron con una tribu más aguerrida, que después de comerciar con los españoles que fueron a tierra pretendieron atacarlos con arcos y flechas; empero, éstos reaccionaron a tiempo y los ahuyentaron. Estos nativos tampoco eran los temidos caribes, sino una rama de los tainos, llamados “ciguayos”, quienes se defendían precisamente de los caribes. A raíz de este incidente, Colón nombró el lugar golfo de Flechas.

—*Miércoles 16 de enero*. Tres horas antes de la aurora las dos carabelas zarparon del golfo de Flechas, no sin antes haber entablado relaciones pacíficas con el cacique Ciguayo, intercambiando regalos y embarcando cuatro muchachos nativos dispuestos a guiarles hacia las islas de Carib, situadas más al este (lo que vendría siendo Puerto Rico) y de Matinino, poblado sólo por mujeres.

Mientras gobernaron al sureste con aquel destino, el viento roló más al sur, lo que favoreció caer a rumbo apropiado para iniciar el regreso a España. Colón advirtió que la tripulación daba muestras de cansancio ante la expectativa de seguir explorando islas y preocupación porque las carabelas hacían mucha agua. Por lo tanto, decidió cancelar la pretendida expedición a Carib y Matinino y tomar el viento a un largo para el retorno.

Después de perder de vista el cabo de San Theramo, en la isla Española, el Almirante perdió contacto con el nuevo mundo que, sin saberlo, había descubierto y del cual era “Visorey e Gobernador General”, en nombre de los Reyes de Castilla.

Cuarta etapa. De la Española a España

—*Miércoles 23 de enero*. Desde que el 16 la flotilla emprendió el viaje de regreso, mantuvo una dirección general de avance al noreste, aunque por breves lapsos arrumbó más al este y hasta el sureste, según las variaciones del viento.

Este día dijo que la *Pinta* frecuentemente se rezagaba debido a que no podía esforzar mucho el mesana, que estaba debilitado. De esto culpó a Martín Alonso por no haber reemplazado el mástil en las Indias, donde sobraba la madera, en vez de estar preocupado de hincharse de oro.

Entre los días 18 y 19, Colón había anotado que la mar estaba “cuajada de atunes”, y el

lunes 21 había observado que los aires eran más fríos y que las noches “son más grandes por la angostura de la esfera”.

—*Jueves 31 de enero*. El lunes 28 cruzaron un tramo de sargazales y vieron aves, tales como pardelas y “rabos de juncos”, tal como en los días finales del viaje de ida. Al día siguiente notó Colón que los aires eran muy templados, “como abril en Castilla”. El rumbo de avance varió entre el norte y el norte un cuarto noreste, lo que les permitió ir ganando latitud.

—*Miércoles 6 de febrero*. Vicente Yáñez y su piloto estimaron encontrarse ya en la latitud de las Azores, lo que distó mucho de la realidad.

El día 2 el viento se estableció de firme del oeste-suroeste; habían alcanzado el límite sur de los alisios del oeste y desde allí en adelante predominarían los vientos de componente oeste. Al día siguiente, con viento de popa y mar llana, cayeron decididamente al este. El Almirante quiso usar el cuadrante para tomar la altura de la Polar, mas el oleaje (¿mar boba?) se lo impidió, pero a ojo marineró calculó que tenía la misma altura que en el cabo San Vicente (extremo suroeste de Portugal). Probablemente, estaba un poco más al sur, en la latitud de Gibraltar.

—*Martes 12 de febrero*. El avance de los días anteriores fue predominante hacia el este, aunque la deriva al norte debió ser considerable a causa de la persistencia de vientos del cuadrante suroeste. Este día, en la tarde, empezó a aumentar el viento y a levantarse marejada, anunciándose un temporal del oeste.

—*Jueves 14 de febrero*. Las últimas cuarenta y ocho horas fueron de pesadillas.

En las primeras horas del miércoles 13 el viento sopló huracanado y la mar se hizo montañosa. Algunas olas rompieron sobre las frágiles embarcaciones. Al principio mantuvieron sólo la vela mayor, o “papahigo”, muy baja para mantener cierto control, pero luego tuvieron que correr el temporal a palo seco. Durante la noche las dos carabelas se hicieron señales con faroles durante algunas horas, pero luego se perdieron de vista y no volvieron a reunirse hasta el puerto de Palos. La proa oscilaba entre el noreste un cuarto este y el este-noreste.

Al llegar el día la situación era catastrófica. El Almirante se lamentó de su falta de previsión en reponer la carga de víveres consumidos y de lastrar los buques en las islas, los que amenazaban volcar con cada bandazo del confuso oleaje. De las consideraciones profesionales, Colón pasó a meditar sus cuitas personales; aunque mantuvo su fe inquebrantable en la Divina Providencia, que lo eligió para esta misión, no pudo menos que acongojarse por la suerte

que esperaba a sus dos hijos si él perecía en este trance. Nadie sabría nunca de sus descubrimientos, los Reyes lo olvidarían muy pronto y sus hijos no podrían beneficiarse de las prebendas que les habrían correspondido como herederos del Almirante, Virrey y Gobernador.

El peligro hermanó a capitanes, pilotos y marineros. Reunidos, todos hicieron votos de concurrir en masa al primer santuario de María Santísima que encontraran en puerto seguro y sortearon a representantes para peregrinar a otros santuarios si Dios los libraba con vida; desafiando la ley de probabilidades, el Almirante salió seleccionado en dos de los tres sorteos efectuados.

Luego, como recurso desesperado para dejar memoria de su hazaña, Colón escribió una relación sucinta de su viaje, envolvió cuidadosamente el escrito en lona encerada y los echó al mar dentro de un barril sellado, con indicaciones en que rogaba al que lo encontrara enviarlo a sus altezas los Reyes de Castilla. Nadie recogió jamás el barril.

Al atardecer se descargaron fuertes aguaceros, el viento roló al oeste y al ocaso se despejó el horizonte. Disminuyó la marejada y la proa pudo ser mantenida al este-noreste.

—*Domingo 17 de febrero.* Después del orto del viernes 15, los fatigados navegantes avistaron, por fin, tierra por la proa. Colón afirmó con certeza estar en las Azores. Durante el día se fueron acercando a una isla y durante la noche se mantuvieron dando bordadas, con gran cerrazón. Vislumbraron otra isla hacia popa.

El sábado se mantuvieron en las mismas condiciones y al aclarar el domingo pusieron proa hacia la isla, que demoró ahora al sur-suroeste. Con las últimas luces fondearon frente a una costa desabrigada, pero se cortó el calabrote del ancla y debieron volver a voltejar durante otra noche. Finalmente, al amanecer del lunes fondearon nuevamente, aunque sin saber dónde estaban.

—*Lunes 18 de febrero.* Tan pronto fondearon, Colón mandó una embarcación a tierra en procura de víveres y noticias. Así supieron que habían llegado a la isla Santa María, la más austral de las Azores, al pequeño puerto pesquero de Nossa Senhora don Anjos.

Los viejos marineros del lugar les dijeron que el pasado temporal fue el peor de que tuvieran memoria en los últimos quince años. Estas mismas personas fueron las primeras del Viejo Mundo en saber del hallazgo de las Indias, aunque el Almirante tomó resguardos de no

dar indicaciones muy precisas, para mantener la exclusividad del descubrimiento.

Al caer la noche recibieron a bordo emisarios del capitán de la isla, enviando sus saludos.

—*Martes 19 de febrero.* A fin de cumplir la promesa hecha durante la tempestad, la mitad de la dotación fue a tierra para orar en una ermita dedicada a María Santísima, pero antes de lograr dar cima a tan loable propósito todos los hombres fueron apresados por orden del capitán de la isla, Joao Castanheda, quien creyó que la carabela venía de Guinea, donde los castellanos no tenían derecho a ir¹⁸.

Hecho esto, Castanheda fue con gente armada a prender a Colón y a la otra mitad de la tripulación, que esperaba ir a tierra en un segundo turno. Colón se negó a bajar a la barca del portugués, a quien dijo que él tenía poderes de los Reyes de Castilla y le mostró la carta credencial correspondiente. Castanheda se retiró, después que el Almirante le amenazó con las iras del Rey de Portugal cuando éste se enterara de la ofensa hecha al Almirante de sus amigos, los Reyes católicos.

En la noche volvió a levantarse viento y marejada y la *Niña* perdió una segunda ancla.

—*Jueves 21 de febrero.* Con apenas tres marineros expertos a bordo, Colón se vio obligado a abandonar el fondeadero al declararse un nuevo mal tiempo. Pasó todo el miércoles capeando en dirección a la isla de Sao Miguel y recién el jueves pudo volver a su fondeadero en Santa María.

Esa noche llegó a bordo una delegación enviada por el capitán Castanheda para ver los documentos aludidos por Colón, satisfecho lo cual volvieron a tierra. Poco después quedaron en libertad los tripulantes presos.

—*Domingo 24 de febrero.* El sábado, tan pronto mejoró el tiempo, la *Niña* cambió de fondeadero para hacer faena de leña y embarcar piedras para lastre, pero el oleaje no permitió efectuar las faenas.

Al relevo de la primera guardia del domingo comenzó a refrescar del oeste y suroeste. Considerando la mala calidad del tenedero y las favorables condiciones para navegar hacia España, Colón mandó aparejar y poner proa al este.

Así navegó con toda felicidad ese día y durante las cuarenta y ocho horas siguientes.

—*Domingo 3 de marzo.* Un nuevo temporal se desencadenó a partir del miércoles 27 de febrero, inicialmente con vientos del sur y suroeste que sacaron a la *Niña* de su ruta.

¹⁸ Conforme al Tratado de Alcaçovas, del 4 de septiembre de 1479, entre Portugal y Castilla.

El día jueves, viernes y sábado corrieron el temporal en condiciones manejables, pero en la noche del 2 al 3 de marzo pasó el frente frío y una racha le rifó todas las velas a la carabela. Tras este incidente siguieron a palo seco, flotando como cáscara de nuez en medio de la mar confusa.

Nuevamente los acongojados marinos hicieron votos a la Virgen Santísima y Colón resultó por tercera vez sorteado para ir como peregrino a un santuario en Huelva.

—*Lunes 4 de marzo.* Esa noche debieron soportar lo peor de la tempestad y —era plenilunio— al terminar la primera guardia fue vislumbrada tierra a sotavento. Colón resolvió cazar el “papahigo” para poder gobernar, a costa de un gran riesgo, hasta que clareara.

Llegado el día fue avistada la Roca de Centra, que marca la entrada al Tajo cerca de Cascais. Luchando contra el oleaje y el viento, la *Niña* logró recalcar al estuario del Tajo y al mediodía fondeó frente a Rastelo. Lo último que convenía a Colón era llegar a Portugal, pero no cupo otra elección.

Los lugareños se maravillaron de que la carabela hubiera sobrevivido a aquel terrible temporal, en el peor invierno experimentado en años en la costa occidental de Europa.

Desde Rastelo, Colón despachó cartas de saludo al Rey de Portugal, asegurándole que no venía de Guinea y que llevaba especiales poderes de los Reyes de Castilla. Pidió también su permiso para ir con sus naves a Lisboa.

—*Martes 12 de marzo.* Antes de poder descansar, Colón tuvo que manejar un entrevero con el comandante de una nao de guerra portuguesa, que pretendía pedirle cuenta de su nave. Esto fue rechazado de plano por el Almirante, quien le exhibió sus títulos de los Reyes de Castilla, tras lo cual fue tratado con toda clase de honores.

El Rey Juan II envió una invitación a Colón para que lo visitara y dispuso que se le diese ayuda gratuita en cuanto necesitara.

La carabela subió a Lisboa, convirtiéndose en atracción pública por la novedad de ver indios (que —suponemos— ya andarían vestidos), escuchar los relatos de los marineros y conocer los productos exóticos que traían (o lo que quedaba de ellos).

Colón fue a ver al Rey y a la Reina, siendo su huésped por tres días, demostrándose el interés evidente del monarca portugués por conocer lo más posible acerca del viaje. En la noche del 12 de marzo Colón llegó de regreso a bordo.

—*Miércoles 13 de marzo.* A las 8 horas y con la marea favorable, la *Niña* zarpó de Lisboa con destino a España. Al amanecer del 14 escapuló el cabo San Vicente y puso rumbo hacia la ría de Huelva.

—*Viernes 15 de marzo.* Tras una navegación sin incidentes, al mediodía cruzó la barra de Saltés y con la marea creciente se dirigió al puerto de Palos, hogar de la gran mayoría de la tripulación. Allí fondeó a la vista de una entusiasmada muchedumbre.

La misión había sido cumplida.

Epílogo

Aquella misma tarde del 15 de marzo apareció la carabela *Pinta* frente a Saltés y horas después fue a fondear junto a su compañera en la gran aventura.

Martín Alonso Pinzón, tras separarse de Colón durante el primer gran temporal, había pasado claro de las Azores y a fines de febrero recaló en Bayona, en la costa de Galicia, desde donde envió cartas a los Reyes —que estaban en Barcelona— dándole cuenta de las nuevas de los descubrimientos¹⁹, pero los soberanos le contestaron que preferían esperar la cuenta personal del Almirante. Entonces Pinzón se desplazó en la *Pinta* a Palos, donde tenía su hogar. Venía enfermo y debilitado por las penurias del viaje de retorno. Al mes siguiente falleció entre los suyos.

En cuanto a Cristóbal Colón, “Almirante de la Mar Océano e Visorey y Gobernador de las Islas que se han descubiertas en las Indias” —que es como le llamaron los Reyes católicos en carta que le enviaron— fue invitado a visitar a los monarcas en Barcelona. Después de atravesar en triunfo toda España, a fines de abril de 1493 fue recibido con singulares honores en la capital catalana por Fernando e Isabel, quienes nunca llegaron a sospechar la magnitud del Imperio que aquel osado marino había adquirido para la corona de Castilla y de León.

¹⁹ La figura de Martín Alonso nos ha llegado bastante desfigurada por los rencores de Colón, a quien consideró desleal y codicioso, aunque antes lo hubiera elogiado. En verdad, muchos de los juicios de Colón eran infundados y es poco probable que Pinzón pretendiera arrebatarse la gloria a Colón, adelantándose ante los Reyes. Antes bien, es lógico que ignorando la suerte corrida por la *Niña* cumpliera el deber de informar a los soberanos sobre el resultado de la expedición.

CONDUCCION NAVAL

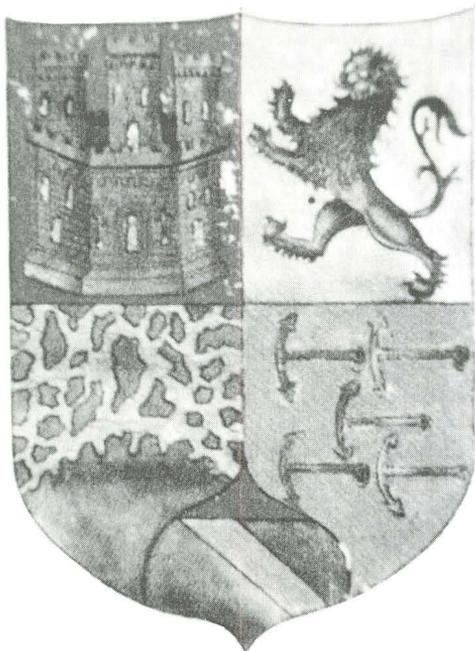
Carácter de la expedición

Al abordar la tarea de comentar la conducción de la expedición descubridora en sus aspectos navales, nos encontramos con la necesidad de definir previamente el carácter que ésta tuvo, en cuanto a si ella representó una actividad privada o una estatal.

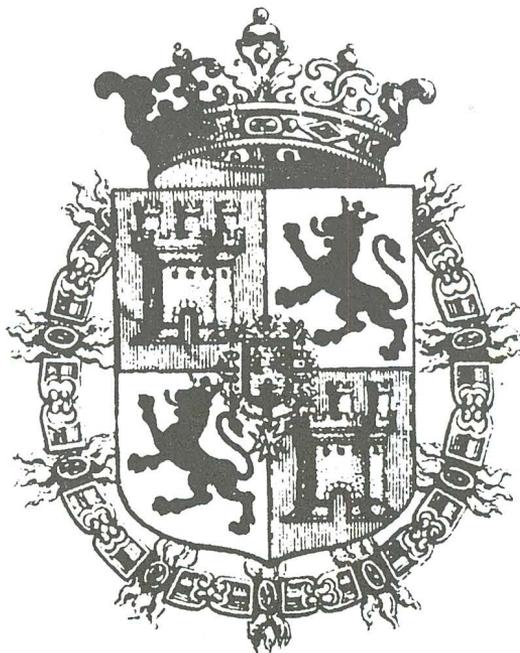
Esto no es tan simple. Nadie pone en duda que el gestor de la empresa fue un particular, Cristóbal Colón, marino mercante de origen genovés, quien careciendo de recursos para concretar su idea de llegar a las Indias por la ruta de Occidente buscó por años un patrocinador que se lo permitiera. Bien sabemos que el acceso a las Indias tenía una connotación práctica muy decidora, cual era la perspectiva de fabulosas ganancias económicas que beneficiarían tanto al auspiciador como al ejecutor. El patrimonio fue dado finalmente por los Reyes católicos, Isabel y Fernando, quienes comprometieron recursos de la Corona de Castilla para adquirir y equipar las naves, abastecerlas, pagar sus tripulaciones. En buenas cuentas, podría decirse que a partir del proyecto de un particular se generó una empresa o actividad oficial.

Sin embargo, fue el propio autor del proyecto el encargado de ejecutarlo, usando tanto recursos propios como los dispensados por la Corona, conforme al contrato conocido como las Capitulaciones de Santa Fe²⁰. En dichas capitulaciones se estipularon las condiciones según las cuales Colón sería un concesionario de la autoridad real, no sólo sobre la flota, sino también sobre las tierras que se descubriesen, amén de concederle privilegios, honores y derechos.

En consecuencia, Colón actuó como agente de la autoridad real, en una empresa en que estaban comprometidos recursos humanos, materiales y financieros tanto particulares como "estatales"²¹. A mayor claridad, la flotilla que estaba a su mando no pertenecía a la Armada del reino —concepto



Escudo de armas de Colón



Escudo de armas de Castilla y de León

²⁰ De acuerdo al art. 5º, Colón contribuiría con la octava parte de los gastos y tendría derecho a igual parte "del provecho que resultare de tal armada".

²¹ Es necesario precisar que, en rigor, la Corona y el Estado se identificaban en la personalidad del monarca, pero eran entes distintos. Las posesiones americanas pertenecieron a la Corona de Castilla, no a la de Aragón, y tampoco al Estado español. En esto último radica el fundamento para la independencia de estos países a partir de 1808.



*Cristobal Colón estudiando el itinerario de su expedición.
Cuadro de Emile Vassalle. Biblioteca Colombina, Sevilla, España.
Reproducido de "Cristoforo Colombo", Arnoldo Mondadori, Editor, Italia*



*Cristobal Colón en cubierta verifica la posición de su nave.
Cuadro de Karl Theodor von Piloty. Reproducido de "Cristoforo Colombo", Arnoldo Mondadori, Editor, Italia*



*Cristobal Colón en la cubierta de la "Santa María" varada.
Cuadro de Joaquín Sorolla y Bastida. Reproducido de "Cristoforo
Colombo", Arnoldo Mondadori, Editor, Italia*



*Almirante Cristobal Colón.
Oleo de Alejandro Cicarelli (1849).
Museo Histórico Nacional, Santiago de Chile*

aún inexistente— sino una armada compuesta de barcos particulares requisados o fletados al efecto por la corona²².

La misión

Hecha la salvedad anterior, es preciso definir ahora la misión recibida por Colón de sus mandantes, los soberanos de Castilla.

No es tan fácil como parece a primera vista, pero es posible deducirla al ordenar conceptos vertidos por Colón en el preámbulo de su Diario de Navegación, que corresponde en gran medida al párrafo “Misión” de un Parte de Operaciones o Parte de Viaje.

En primer lugar, está la orden de ir a las Indias por el camino de Occidente, para tomar contacto con sus príncipes y sus pueblos, a fin de ver maneras de evangelizarlos.

En segundo lugar, aunque tácitamente, el mandato de tomar posesión para Castilla de todas las islas y tierra firme que descubriese, de las cuales Colón sería Almirante, Virrey y Gobernador, con una serie de granjerías y derechos hereditarios.

El propósito deseado por los Reyes era acrecentar el poder de la Corona y su influencia política en la cristiandad.

La misión era, por tanto, amplia y compleja. Tenía aspectos apostólicos, diplomáticos y de conquista. Como corolario, insinuaba la búsqueda de perspectivas económicas y comerciales; pero no mandaba la búsqueda de riquezas²³.

La ejecución

La cronología de toda la expedición ha sido expuesta anteriormente. Como curiosidad para nuestros lectores, hacemos notar que la mayoría de los hechos importantes ocurrieron en día viernes.

El cumplimiento de la misión

La misión había sido inducida por Colón a sus mandantes —nadie podía estar más interesado que él en cumplirla a cabalidad y así lo hizo hasta la pérdida de la *Santa María*. Este episodio precipitó el regreso y fue determinante para el establecimiento de la Villa de la Navidad, no tanto por el aprovechamiento de los restos náuticos, sino para evitar el hacinamiento de una sola carabela de las cuarenta personas que llevaba la nao (la *Pinta* se había separado).

De este modo Colón no pudo persistir en su búsqueda de Cipango y Catay a fin de establecer relaciones con sus monarcas.

En cuanto a la evangelización, sólo se preveía una aproximación inicial, y ésta se hizo —naturalmente, con los indígenas y no con los súbditos del Gran Can— comenzándose en los viajes siguientes con la labor propiamente evangelizadora.

La segunda tarea, la toma de posesión de tierras, fue cumplida sin oposición alguna, por evidente impresión de los afectados. Esta posesión fue sólo declarada en derecho, si bien la guarnición de Villa de la Navidad representó un símbolo de hecho de la voluntad colonizadora.

Dicho lo anterior, cabe destacar que las motivaciones aducidas por Colón para sus movimientos en las Indias denotan en ciertos momentos una pérdida de objetivo, al primar la búsqueda inmediata de minas de oro en las islas salvajes, por sobre la búsqueda de centros civilizados, que creía cercanos.

Consideraciones sobre aspectos náuticos

Colón tenía una larga experiencia en navegaciones en el Atlántico. Es casi seguro que en 1477 llegó hasta Islandia y, además, el tramo oceánico ubicado entre Irlanda, las Azores y las Canarias le era perfectamente familiar. Es lógico pensar que un marino estudioso y observador como él no

²² El título de Almirante, según el art. 1º de las Capitulaciones, estaba asociado a la jurisdicción marítima en las islas y tierras por descubrir y no al mando de la flotilla.

²³ Las Capitulaciones preveían la posibilidad de concretar transacciones comerciales, de cuya utilidad el 10% sería para Colón. Al margen de esto Colón soñaba con destinar el producto que se obtendría del comercio con el Oriente a la liberación de la Tierra Santa, en manos de infieles.

habría de pasar por alto el conocimiento del régimen de vientos imperantes en las diversas épocas del año.

Así, creemos que no fue casualidad —como aseveran ciertos autores— que el descubridor eligiera las rutas de ida y vuelta dentro de los límites de latitud de los alisios del noreste y suroeste, respectivamente. Desde luego, era indispensable alcanzar la latitud de las canarias, 28° norte, para tomar los vientos predominantes del este que permitieran a las carabelas navegar hacia Occidente, puesto que esas naves no ceñían más de 7 cuartas. No es raro, entonces, que en la travesía del Atlántico hacia las Indias tuvieran casi constantemente vientos favorables.

Para el viaje de retorno, en cambio, Colón avanzó en latitud hasta alcanzar aproximadamente los 37° norte, lo que coincide con la latitud del cabo San Vicente, que el Almirante se empeñó en verificar con el cuadrante cuando el 2 de febrero entró en la zona de vientos del oeste y suroeste.

Indudablemente, Colón tenía muy bien planificadas las derrotas en su mente. Es más, sabiendo las características de la parte del océano conocida y proyectándolas a la aún desconocida pero lógicamente deducible, se preocupó de modificar el aparejo de la *Niña* antes de salir de las canarias, de modo de mejorar las condiciones veleras de esa nave.

Otro tópico que ha sido debatido por los comentaristas de la hazaña es el fenómeno del “no-rueteo de la aguja” observado por Colón, que ha dado pábulo a que algunos autores le atribuyen también el descubrimiento de la variación en la desviación magnética terrestre. Tal afirmación se basa no tanto en lo consignado en el Diario de Navegación, sino en los escritos de Fernando Colón, hijo del Almirante. A nuestro juicio, este mérito es muy discutible y, por lo menos en el primer viaje, sólo se advierten en Colón trazas de una duda o inquietud que parece disiparse y olvidarse junto con el avistamiento de tierra. No hay constancia de un seguimiento de las observaciones, con sus correspondientes conclusiones. Sólo aparece una vaga intuición sobre el movimiento de las constelaciones, que le sirvió para dar una explicación tranquilizadora.

A propósito de la navegación astronómica, es preciso recordar que, aparte del “cuadrante” para medir la altura de la Polar y la aguja magnética, no existía en la época ningún otro instrumento de navegación, ni tampoco tablas astronómicas²⁴ que permitieran al navegante situarse con una relativa precisión en el alta mar. Al no haber nada semejante a la corredera y sólo el reloj de arena como único medidor del tiempo, no había modo de medir la distancia recorrida y menos aún determinar la longitud —y no lo fue hasta bien entrado el siglo XVII— por lo que no debemos extrañarnos de los abultados errores en las posiciones geográficas asumidas por Colón y los otros capitanes.

Comentario aparte merece el episodio de la varada de la *Santa María* y su consiguiente pérdida. Se ha especulado con la posibilidad de que éste haya sido un accidente deseado por Colón a fin de tener un pretexto para fundar un establecimiento terrestre. No lo creemos plausible, dado que habría bastado para ello varar el buque de día y en lugar seguro inmediato a la costa y no a dos millas de ella. Más aún, su pérdida implicaba un grave revés para el cumplimiento de la misión, como ya vimos. Mucho más probable es explicarlo como un descuido de la seguridad de la navegación —en la que Colón había sido siempre muy prudente— atribuible a la responsabilidad del piloto de guardia, posiblemente excedido en los festejos de Nochebuena y en la intensa “vida social” de la víspera con los indígenas. La reacción de Colón para salvar el buque ante la emergencia fue atinada y oportuna, pero se frustró ante la insubordinación del mismo piloto, que era nada menos que su segundo, el maestre Juan de la Cosa.

Como último comentario de índole náutica, queremos rendir un homenaje a la calidad profesional de Cristóbal Colón, cuya mayor muestra está dada, sin duda alguna, por la forma en que condujo a la *Niña* durante los espantosos temporales que precedieron a su recalada en las Azores y en la costa ibérica. Igual elogio merece Martín Alonso Pinzón. Es de destacar en especial la serenidad de juicio y buen discernimiento de Colón que, asumiendo un gran riesgo, logró recalcar el estuario del Tajo sobre una costa situada a sotavento en medio de un temporal de violencia inusitada. Este solo hecho revela no sólo la pericia náutica de un diestro capitán, sino además la fe y el temple de un hombre fogueado en las duras lides del mar.

²⁴ En verdad, ya se había publicado el *Almanaque Náutico* en 1473 (el “Gran Tratado” de Abrahán Zacuto, de la Universidad de Salamanca) que daba los datos astronómicos para el sol y los planetas en grados y minutos. Pero esta obra, como otras posteriores, estaban destinadas a los investigadores o estudiosos de la astronomía y no eran asequibles a los navegantes prácticos.

Consideraciones sobre aspectos logísticos

No es posible dejar de referirse aunque sea muy brevemente a este tema, al comentar la conducción naval de la expedición.

Colón nos dice en el preámbulo de su Diario que las naves salieron de Palos bien equipadas y abastecidas. También tenían sus tripulaciones completas, con gente experta en su oficio.

Durante la escala en Canarias se aprovechó de rellenar víveres y especialmente aguada e igual providencia se tomó en las islas descubiertas donde fue posible hacerlo. Dada la duración relativamente corta de cada tramo de navegación nunca se llegó a sufrir escasez de víveres, aunque sí se evidencia en el Diario el natural hastío por la monotonía de la dieta al acabarse los víveres frescos; en estas circunstancias, la captura de un tiburón hace disfrutar mucho a la tripulación.

Pese a todo, el consumo del acopio de víveres en bodega afectó a la estabilidad de la *Niña*, por lo que Colón se reprocha a sí mismo su falta de previsión o desidia al no cargar lastres en los días placenteros en las Indias. En todo caso, la nave soportó condiciones extremas en ambos temporales y salió airosa de la prueba, pese a no haberse realizado la faena de piedras dispuestas en Santa María de las Azores.

Es digno destacar que el estado del casco de las carabelas se mantuvo siempre dentro de los límites tolerables, aunque exigiendo bastante esfuerzo de la marinería con las bombas de achique. A este resultado contribuyó sin duda el carenado y calafateo efectuado en Puerto de Mares en la semana del 5 de noviembre.

En lo que respecta al personal, no sabemos de enfermedades que le hayan afectado y lo que sí es muy notable es que nadie muriera a causa de éstas durante los más de siete meses que duró la expedición. No era frecuente que en esos años una tripulación regresara completa a sus puertos de origen; en este caso sólo faltaban los hombres dejados en la Española (si bien éstos perecieron allá por causas violentas).

Consideraciones sobre el ejercicio del mando

Ya hemos visto que la expedición no revistió carácter militar, al no ser realizada por una armada o marina de guerra. Sin embargo, las normas de disciplina a bordo de un buque de cualquier especie eran en aquellos tiempos muy severas, teniendo el capitán el derecho a imponer la pena de muerte a los amotinados.

No pretendemos analizar la personalidad de Colón, complejísima por cierto, como lo es la de todo hombre, pero sí referirnos someramente a ciertos rasgos de sus condiciones de conductor de hombres, que se insinúan de la lectura de sus escritos o los de sus contemporáneos.

El Almirante tenía, sin duda, un gran ascendiente sobre sus subordinados, que derivaba de sus conocimientos y de su pericia. Esto explica que con sus arengas, promesas y explicaciones lograra aplacar los brotes de descontento o rebelión durante el viaje a lo desconocido²⁵. Sin embargo tenía un carácter demasiado conciliador, que le llevó a negociar la disciplina con la tripulación, en contraste con la actitud más resuelta y tajante de Martín Alonso Pinzón, quien se mostró decidido a ahorcar a los posibles revoltosos.

Por otra parte, la actitud de Colón ante el mismo Martín Alonso a raíz de la defección temporal de éste, es contradictoria. De cara al afectado, le aceptó sus excusas, pero en su Diario destila su rencor y le prodiga los epítetos más amargos. No podemos alabar este proceder, por más que se justificara en aras del apoyo mutuo y de la unidad de la expedición.

También aparece débil la reacción de Colón frente a Juan de la Cosa, culpable del naufragio de la nave insignia y de insubordinación en un momento de gran peligro. En realidad no hay datos al respecto y más bien quedan sin respuesta varias interrogantes: ¿Por qué el maestre fue rechazado por Vicente Yáñez al aparecer como sobreviviente del siniestro marítimo, ya que no podía saber de su desobediencia? ¿Qué explicación dio De la Cosa a Colón y en qué condiciones se reintegró al grupo? ¿Hubo sanciones para él? Lo único que queda en claro es que su mal proceder quedó estampado en el Diario, sin mayores comentarios, siendo los Reyes los destinatarios de aquel documento.

Con todo, Colón demostró con creces sus condiciones de buen jefe por sobre sus debilidades.

²⁵ El amotinamiento de la tripulación y la confabulación para lanzar al agua a Colón es uno de los muchos mitos surgidos dentro del primer siglo del descubrimiento.

Este buen jefe se revela en el tesón para afrontar los desafíos, en el acierto para decidir en la incertidumbre y en el coraje para encarar el peligro.

Conclusiones

Sin pretender hacer un análisis crítico de todos los pormenores de la empresa, haremos a modo de conclusión un rápido examen global de su desarrollo. Lo haremos desde la perspectiva de los "Principios de la Guerra", habida cuenta que la agrupación naval mandada por Colón partió a luchar contra lo desconocido y a enfrentar peligros cuya naturaleza no era posible prever, sin excluir por cierto la posibilidad de verse envuelta en conflictos armados.

—*Definición y mantención del objeto*. La expedición se atuvo en general a los objetivos que le fijaba su misión, con las salvedades que hicimos ver ante los incentivos puntuales de la búsqueda de oro u otras riquezas.

—*Acción ofensiva*. Este principio debemos entenderlo en el sentido del empuje para actuar, en seguir siempre adelante, sin amilanarse con los contratiempos o los riesgos. Los observó plenamente.

—*Seguridad*. Colón tomó resguardo para mantener el secreto de la ruta frente a los portugueses. En el plano de la seguridad personal se precavió de posibles reacciones violentas de los nativos; es así que el buen adoctrinamiento de su gente evitó una tragedia en el golfo de las Flechas.

En cuanto a la seguridad operativa, es obvia la falla que derivó en la pérdida de la *Santa María*.

—*Concentración*. Mientras le fue posible, Colón mantuvo siempre la concentración de su flotilla. Bien pudo haber disgregado los buques para cubrir una mayor área de exploración, pero esto entrañaba un serio peligro de falta de apoyo mutuo y de pérdida de control personal del Almirante en los contactos políticos esperados.

—*Economía de medios*. El Almirante hizo un uso muy racional de sus recursos que, como siempre ocurre, no eran los óptimos. Cuando debió prescindir del más grande de sus navíos encontró una solución conveniente para su misión, la que, además, fue aceptada de muy buen grado por los interesados.

BIBLIOGRAFIA

- *Diario de Navegación de Cristóbal Colón*, versión de Bartolomé de las Casas.
- *Vida del muy magnífico señor don Cristóbal Colón*, de Salvador de Madariaga.
- *The European Discovery of America*, de Samuel E. Morison.
- *Revista General de Marina* (España) Agosto-Septiembre 1989:
 - a) "Aspectos operativos de la primera expedición descubridora", de Carlos Martínez Valverde.
 - b) "La ciencia náutica en el siglo xv y sus antecedentes históricos", de Enrique Manera Basa.
 - c) "Las Capitulaciones de Santa Fe, triunfo de la intransigencia de Colón", de Hugo O'Donnell y D. de E.
 - d) "Parte de campaña, extractado del primer viaje de Colón", de José L. Tato Tejedor.
- *I viaggi di Colombo*. La grande scorpeta, de Paolo E. Taviani.
- "Navegación ibérica en los siglos XV y XVI, Visión náutica", de Raúl Bennewitz D., *Revista de Marina* N° 2/1988.

