

# VERDADERO SALVAMENTO DE LA NAO SANTA MARÍA

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



ROCEDEREMOS a analizar náuticamente los hechos relativos al intento de salvamento de la nao durante la noche, según cuentan la copia del *Diario de la primera navegación*, extractada por fray Bartolomé de las Casas, la *Historia del Almirante*, de Hernando Colón, y la *Historia de las Indias*, del mismo Bartolomé de las Casas, versiones que claramente proceden de la misma fuente documental contaminada y que vamos a tratar de demostrar que están gravemente falseadas.

El primer intento de salvamento, según la copia del *Diario*, lo hizo Cristóbal Colón ordenando al maestre y dueño de la nao, el santanderino Juan de la Cosa, que echara el ancla por la popa con el batel; pero este le desobedeció y traicionó y se fue huyendo para refugiarse en la carabela *Niña*. La pena que tenía un marinero que abandonara su buque en peligro por tormenta o cualquier otra causa, recogida por el tratado legal del Consulado del Mar de la época de Colón, era la siguiente: «Todo marinero que desampare por miedo de mala nave o por tormenta su buque: será ahorcado por el cuello» (1). Pero como dice la copia del *Diario* que había calma y la mar estaba como un plato, no existía ningún peligro para los tripulantes, pues la nao quedó sentada sobre un banco y la cubierta por encima del agua. Esta acción del maestre no tiene ningún sentido náutico, ya que sin ningún peligro inminente (pues había calma total) escapó en la noche como un desesperado de su nao a esconderse en la contigua carabela *Niña*. Este comportamiento de Juan de la Cosa, según el relato de la copia del *Diario* de

---

(1) *Consulado del Mar*. Edición facsímil, p. 172.

Colón, sorprendió y confundió mucho al mismo almirante e historiador norteamericano Morison (2).

Por tanto, es absurdo náutica y lógicamente este comportamiento referente al maestro Juan de la Cosa, que además era marino experimentado y hombre de confianza de los Reyes de Castilla en la expedición. Parece más bien debido a otra manipulación evidente para desacreditarlo náuticamente, y a la vez a todos los marineros españoles, incluidos los grumetes. Esta falsedad es claramente obra de un astuto teórico jurista, pero sin ninguna verdadera experiencia en navegación oceánica. Este parece ser el verdadero perfil del falso Hernando, que cita el ilustre investigador y profesor Rumeu de Armas en su excelente y profundo libro sobre Hernando Colón como historiador de su padre el Almirante (3).

Según la copia del *Diario*, el grumete tomó el timón y llevó la nao hasta vararla por la fuerza de la corriente, y acusa directamente a uno anónimo como el que llevó la nave a los arrecifes y la perdió, pero sin poder responsabilizarlo por su poca edad. Vamos a considerar si técnicamente tuvo alguna culpa en la varada. Cualquier marino con experiencia en navegación a vela sabe que sin viento el velero se detiene sobre el agua, resultando el timón de codaste nulo e incapaz de gobernar la nave. Y menos aún con corriente. ¿Qué muchacho va a tomar la caña inútil del timón en la mano sabiendo que no sirve para nada, y permanece allí quieto durante una hora sin hacer ni ver nada? ¿Y sin nadie que lo vigile ni lo mire? Ni náutica ni lógicamente tiene sentido, salvo para desviar la atención del verdadero responsable.

En estos casos, estando la nave en calma chicha cerca de tierra, para evitar la acción de las corrientes hasta que salte el viento, la única acción correcta es la de fondear la nave, si hay fondo suficiente o en cuanto lo haya. Pero la decisión de fondear solo le correspondería tomarla al capitán de la nao, que era Cristóbal Colón. Como este no mandó fondear, según su propio *Diario*, habiendo ocho brazas de profundidad (unos 13 metros) (4), esto significaba que verdaderamente había viento suficiente para poder gobernar la nao. El genovés Miguel de Cuneo, que acompañó a Cristóbal Colón a bordo de la nao capitana en su segundo viaje a América, narraba cómo procedían Cristóbal Colón y sus capitanes y pilotos en caso de que se hiciera de noche cerca de tierra en aguas americanas: «Cuando no fondeábamos teníamos el barco a la capa para que no avanzara por miedo a encallar» (5).

(2) MORISON, Samuel E.: *El Almirante de la Mar Océano*, p. 418. México, 1991.

(3) RUMEU DE ARMAS, Antonio: *Hernando Colón, historiador del descubrimiento de América*, p. 399. Madrid, 1972.

(4) *Diario de Colón. 4 de enero*. Edición Carlos Sanz, folio 51.

(5) *Cartas de particulares y relaciones coetáneas*. Relación de Miguel de Cuneo, p. 241. MANZANO MANZANO, Juan: *Colón y su secreto. El Predescubrimiento*, p. 474. Madrid, 1982.

Según la propia copia del *Diario de navegación* de Colón, en la costa norte de Haití fondeó los días 17, 18 y 19 de diciembre, anteriores a la varada, por falta de viento. Por tanto, si Colón no fondeó fue porque había viento. La prueba de que lo había la da indirectamente la propia copia del *Diario*, donde se afirma que cuando varó la nao, la carabela *Niña* estaba a tres kilómetros a barlovento (6). Para que haya barlovento tiene que haber viento, y si había viento, navegando cerca de tierra desconocida y de noche, el timón lo tenía que llevar un marinero experimentado por exigencia profesional. Por lo que el pobre grumete español no tuvo ninguna culpa. Y por tanto, para nosotros es totalmente inocente, con nula responsabilidad de la varada y naufragio de la nao *Santa María*.

La orden dada por Colón, según la copia del *Diario*, de echar el ancla por la popa para tirar de ella con el cabrestante y sacar la nao parece aparentemente la más apropiada para salvarla, pero vamos a tratar de explicar que no era la más adecuada en la época y en las circunstancias que concurrían. La maniobra de echar el ancla por la popa para que sea eficaz requiere de una preparación precisa y mucho tiempo para poder medir con la sonda toda la periferia del costado de la nao para saber la profundidad alrededor de ella y en qué dirección esta aumenta para llevar luego el ancla con su estacha en el batel en esa dirección. Además hay que sacar la carga de la bodega para comprobar si hay algún tablón del forro del fondo roto o alguna entrada de agua que acabaría anegando la bodega y, en su caso, taponar la vía de agua si fuera posible.

Estas operaciones, hechas de día dentro y fuera de la nao, llevan mucho tiempo si se realizan correctamente. Pero de noche tienen mucha dificultad y requieren mucho más tiempo. Y ante la falta de peligro directo por no haber ni olas por la larga restinga de arrecifes, era más razonable esperar a que amaneciera para hacerlas con más seguridad y eficacia. Si Cristóbal Colón hubiera realmente pretendido tender un ancla para salvar la nao, habría tenido que ordenar primero arriar velas y fondear un ancla por la proa y después sondar por fuera de la nao para conocer la profundidad alrededor de ella, ya que no vio, por estar dormido, según su propia copia del *Diario* de a bordo, por dónde entró al encallar.

Que el maestre se fuera con el batel de la nao a buscar la ayuda de la carabela, que mantendría una luz para marcar su posición, era la maniobra correcta, pues a la vez que se estaba sondando había que descargar toda las mercancías y pesos para que flotara lo más posible con la marea alta, y esa descarga tenía que colocarse en la *Niña* para no tirarla al mar y perderla. Por tanto, en nuestra opinión, el maestre fue a la carabela para pedir su ayuda, y esta maniobra debió de haberla aprobado el propio Cristóbal Colón. Al no poder acercarse durante la noche a ayudar a alijar por culpa de la restinga de

---

(6) VARELA, Consuelo: *Cristóbal Colón. Textos y documentos completos*, p. 97. Madrid, 1984.

arrecifes, Cristóbal Colón pasó del batel de la nao a la carabela para esperar que se hiciera de día y empezar la operación de descarga y su posterior salvamento. El almirante Morison desaprueba que Colón pasase a la carabela, considerando que debió quedarse en la nao hasta el amanecer, no habiendo peligro con la mar como un plato (7). La copia del *Diario* de 25 de diciembre dice que: «...viendo Colón que el maestre lo traicionaba, tuvo que ordenar cortar el mástil mayor para aligerar el peso y reflotar la nao y alijar la carga». Pero no habiendo batel, tendría que haber sido arrojada directamente al mar y perdida.

Esta maniobra de cortar el mástil de la nao y tirar la carga, tal y como la relata la copia del *Diario*, es una barbaridad náutica, porque si se cortaba el mástil, la nao quedaba sin propulsión ni gobierno y totalmente inutilizada para retornar a España. Un mástil mayor era tan pesado que resultaba imposible reponerlo sin la ayuda de un astillero, que evidentemente todavía no había en América. Así, la maniobra de cortar el mástil mayor era tan importante y destructiva para la nao que tenía un protocolo de actuación muy riguroso, que recogió Alonso de Chaves, piloto mayor de la Casa de Contratación de Sevilla, en su obra *Espejo de Navegantes*, y era el siguiente: si la situación fuera tan grave que para salvar la nao hubiera que cortar el mástil mayor, el capitán o el maestre debía reunir a toda la tripulación e informarles del peligro tan grave en que se encontraban y cómo debían acordar entre todos cortar el mástil: «En caso de mucho peligro, todos juntos de común consentimiento deben cortar el mástil mayor, y aún para esto es necesario que el piloto y el maestre lo requieran a la otra gente, y el maestre o capitán digan cómo está conocido el peligro y que por tanto por salvar las vidas debe cortar el mástil, y todos deben responder, después que tome él el primero el hacha y dar tres golpes al mástil, porque de otra manera el que cortare el mástil sería obligado a pagar con todo el otro daño» (8).

Escalante de Mendoza, piloto mayor de la Casa de Contratación y capitán de la Armada del Mar Océano, en su tratado *Itinerario de Navegación*; explica, en caso de varar, las maniobras de salvamento a realizar por su orden correcto: «Y en caso que yendo navegando una nao a la vela varare por encima de algunos bajos o arrecifes... débanse amainar las velas porque no vaya haciendo fuerza y metiéndose más en el bajo, y convendría luego dar fondo en la proa con un ancla, y luego y con el batel extender una amarra por la parte y lugar donde la nao comenzó a varar, y después de guarnida la amarra al cabrestante virar por ella muy fuertemente, y si con esta diligencia no fuera saliendo, convendrá con presteza se alije botando al mar todo lo que bastare para que la nao suspenda y salga a flote. Y si todavía no pudiera salir a flote,

---

(7) MORISON, Samuel E.: *op. cit.*, p. 418.

(8) ALONSO DE CHAVES: *Espejo de navegantes*, p. 235. Madrid, 1983.

en tal caso será forzoso cortar el árbol mayor, y todos los demás hasta que la nao salga a flote» (9).

Escalante deja muy claro que, incluso con mucho peligro, antes de cortar el mástil había que descargar completamente la nao, echando toda la carga al mar hasta que esta flotase. Y solamente después de tirar por la borda toda la carga, si no flotara todavía se podrían cortar el mástil mayor y todos los demás. Todo esto en caso de temporal grave, si peligrara la vida de la tripulación.

Pero este no era claramente el caso en la noche del día 25 de diciembre del año de 1492. Por tanto, con calma o poco viento y apenas corriente, lo correcto náuticamente sería primero proceder a descargar los pesos mayores de la cubierta, como las cinco anclas y los cuatro cañones, que podría hacer que la nao flotara si el encallamiento fuera mínimo y la marea creciente. Que la copia del *Diario* no diga nada sobre estas elementales medidas náuticas de aligeramiento indica claramente que no se hicieron porque no era preciso sin olas y en plena noche. Era más prudente esperar a la salida del sol para empezar con el aligeramiento, llevando la carga con las barcas de la nao, de las carabelas y de la propia *Niña*, para unos seis meses, a la playa. El aprovisionamiento para una nao de 100 toneles, según Alonso de Chaves (10), era: tres toneles de pan de bizcocho, 10 toneles de 500 litros cada uno de agua dulce, cinco toneles de 500 litros de vino, un barril de 300 litros de aceite, un barril de 200 litros de vinagre, 24 ristras de ajos y cebollas, seis toneles de 600 kg de carne salada, seis toneles de 600 kg de pescado salado, seis toneles de 600 kg de sardinas espichadas, tres toneles de 600 kg de habas, tres toneles de 600 kg de garbanzos, un tonel de 1.000 kilos de sal y 36 quesos; además de los cuatro cañones, de unos 500 kilos cada uno, con 80 balas de piedra, y las cinco anclas de la nao, de 400 kg de peso cada una.

Y esta es precisamente la maniobra que tuvieron que realizar el batel de la nao, la barca de la carabela y la propia *Niña* cuando salió el sol el día 25 de septiembre con tiempo en calma y sin olas. Aunque de esta natural y lógica operación de descarga por parte de los marinos españoles no se dice nada en lo que nos ha quedado del *Diario de navegación* de Cristóbal Colón, claramente manipulado y falseado para no dar ni un solo mérito a los marinos españoles, la copia recoge solamente que la operación de descarga de la nao, que comenzó el día 25 de diciembre, se realizó en su totalidad con las numerosas canoas de los indios, que estaban excavadas en troncos de árbol y eran muy estrechas de manga y en las que no cabían grandes pesos. Esta manipulación absurda de decir que toda la carga de la nao la llevaron a tierra las canoas de los indios demuestra claramente que el autor de la misma anotación no era

---

(9) ESCALANTE DE MENDOZA: *Itinerario de Navegación*, p. 248.

(10) ALONSO DE CHAVES: *op. cit.*, p. 227.

marino práctico, pues sería absurdo que Colón no contara con la carabela *Niña*, el batel y la barca de la misma, teniendo mucha más capacidad de carga y descarga que las estrechas canoas de los indios, que lógicamente podrían haber ayudado con las pequeñas cargas. En estas operaciones de salvamento, el manipulador y falseador del *Diario de navegación* de Colón, primero quita injustamente los méritos a Juan de la Cosa, después a todos los marineros españoles y luego se los achaca claramente en demasía a los dóciles indígenas, que naturalmente no amenazaban los Privilegios Colombinos: «Dice el Almirante: Estas son gentes de amor y sin codicia, que certifico a vuestras Altezas que en el mundo creo que no hay mejor gente ni mejor tierra... y muy cobardes fuera de remedio» (11). En la carta a Santángel, Colón afirmaba que los indios de la isla Española eran muy temerosos: «[Los indios de La Española] son los más temerosos que hay en el mundo...» (12).

Pero en las declaraciones de los testigos de los Pleitos Colombinos se demuestra claramente que el salvamento de las mercaderías y los tripulantes de la nao *Santa María*, incluido el propio Cristóbal Colón, lo realizaron Vicente Yáñez Pinzón y su tripulación con la carabela *Niña* y su barca, además del batel de la nao (13).

Que no se cortó el mástil mayor lo prueba, además del hecho de que no era necesario en la noche sin olas y poco viento, que en la propia copia del *Diario* de a bordo del día 26 de diciembre se dice explícitamente que después de descargar toda la nao a la playa esta quedó tal y como cuando salió de España. Luego el mástil no se cortó, y la consiguiente anotación del día 25 de diciembre fue una falsa interpolación, una clara manipulación de Hernando para acusar al maestre de la nao de desobediencia y traición, y a todos los marineros españoles de incapacidad y cobardía, para poder culparlos del desastre de la varada y pérdida de la nao *Santa María*, exculpando a Cristóbal Colón.

No solo no se cortó el mástil, ni siquiera se alijó nada de la carga al mar, pues el día 26 de diciembre la propia copia del *Diario* dice que la nao quedó intacta como cuando partió, que no se perdió nada de las mercaderías y que todo se llevó a tierra y quedó a buen recaudo: «Concluye el Almirante diciendo que de todo lo que en la nave había no se perdió una aguja, ni tabla ni clavo, porque ella quedó sana como cuando partió, salvo que se cortó y rajó algo para sacar la vasija (toneles) y todas las mercaderías» (14).

La copia acusa directamente de traición a Juan de la Cosa por querer abandonarlos en la nao y quedarse en la carabela, pero los que estaban a bordo no

---

(11) VARELA, Consuelo: *op. cit.*, pp. 98, 100.

(12) *Carta de Colón anunciando el descubrimiento de las Indias*, pp. 8, 9.

(13) *Pleitos Colombinos*. Tomo VIII, p. 182.

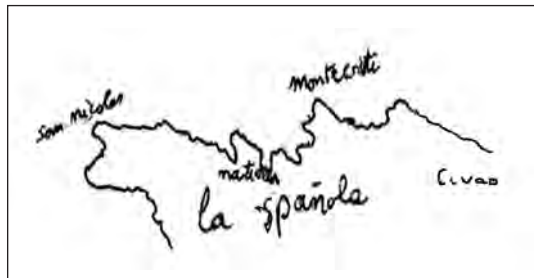
(14) VARELA, Consuelo: *op. cit.*, p. 101.

le dejaron subir y enviaron su barca a la nao para ayudar en el salvamento. Pero también que primero vino a ayudar la barca de la carabela y luego el batel. Lógicamente la barca era más ligera que este, y para pasar la larga restinga de los arrecifes había que navegar con precaución y a remos. Por tanto, si la carabela estaba a unos tres kilómetros a barlovento de la nao, entre la ida y la vuelta se pudieron tardar unas tres horas, y durante este tiempo, como la pequeña marea estaba bajando, la nao escoró a una banda y los corales abrieron vías de agua en el fondo del casco, inundando la bodega. Cuando llegaron las barcas para aligerar la carga, la nao ya estaba escorada, y como todavía era de noche y faltaba mucho para amanecer, Cristóbal Colón decidió pasar en el batel a la carabela y esperar la salida del sol para efectuar con luz el aligeramiento de la carga y el intento de salvamento de la nao. Juan de la Cosa debió de quedarse en la nao hasta el amanecer, aunque de este particular no dice nada la copia del *Diario* de a bordo para no dar ningún mérito al maestre y dueño de la nao, ni a los marineros (15).

Copia del *Diario* de Colón. Miércoles 26 de diciembre: en este día 26, podemos comprobar una serie de disculpas de Colón relativas a la varada de la nao que parecen claramente exculpatorias de algún grave accidente de navegación que él mismo había realizado de forma involuntaria. Aparecen datos falsos mezclados con verdaderos que favorecen a Cristóbal Colón (16), argumentos que demuestran claramente que este nunca tuvo intención de entrar en la bahía del Caracol, sino pasar de largo del poblado del cacique Guacanagarix (17), como confirma la carta de Colón a Santángel.

En la figura siguiente, podemos ver la carta de la costa que recorrió en su primer viaje en diciembre de 1492 y enero de 1493, atribuida por Manzano y Morison a Cristóbal Colón, con la situación de la villa de Navidad cerca del lugar de varada de la nao *Santa María* (18).

Alonso de Chaves, hacia 1535, nos da las señas del Puerto de Navidad y de Monte Cristo: «Este puerto es pequeño para navíos pequeños (19). Monte Cristo está en 20 ½



Boceto de La Española en 1493 realizado por Cristóbal Colón.

(15) *Ibíd.*, p. 98.

(16) *Carta de Colón anunciando el descubrimiento...*, p. 11.

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

(18) MANZANO MANZANO, Juan: *op. cit.*, p. 381, y MORISON, Samuel E.: *op. cit.*, p. 403.

(19) ALONSO DE CHAVES: *op. cit.*, p. 295.



grados. Este es el cabo más septentrional de la Española (20). En puerto Navidad corren las aguas al este-nordeste... Es de notar que en toda esta isla, por la banda del norte, es muy poca la creciente, aún menos que por la banda del sur» (21).

Excusas de la copia del *Diario*, confirmando indirectamente que la varada fue responsabilidad del propio Cristóbal Colón, del día 26 de diciembre: «Conoció que *Nuestro Señor* había hecho encallar allí la nao... Y a esto vinieron tantas cosas a la mano que verdaderamente no fue aquel desastre sino gran ventura, porque es *cierto que si yo no encallara que yo fuese de largo sin surgir en este lugar*. Así que, todo esto ha venido mucho a pelo, para que se haga este comienzo; y sobre todo que, cuando encalló la nao, fue tan paso que no se sintió ni había ola ni viento. Porque la nao dice que era muy pesada y no para el oficio de descubrir. Y llevar tal nao dice que la causaron los de Palos que no cumplieron con el rey y la reina lo que habían prometido: dar navíos convenientes para aquella jornada, y no lo hicieron» (22).

Por la extrema ansiedad del manipulador de poner los mayores méritos posibles a Cristóbal Colón, después de considerar este la varada obra de Dios, se deja plácidamente reconocer por escrito del propio Almirante que si él no encallara allí la nao hubiera pasado de largo y no hubiera fundado el fuerte de Navidad.

Ahora, el manipulador se olvida de que anteriormente Juan de la Cosa y demás marinos españoles fueron acusados de la varada y desacreditados a perpetuidad para justificar la inexperiencia en navegación oceánica de Cristóbal Colón; pero siendo anunciada la varada como obra de Dios, ahora interesaba que Colón fuera el responsable de la misma, y para eliminar su culpa se la tenía que cargar a los últimos que quedaban: la nao y los constructores navales españoles de Andalucía y también de Galicia, para justificar el naufragio de la nao. Este manipulador (falso Hernando), al acusar en la copia del *Diario* a la inerme nao de culpabilidad en la varada, nos da otra importante evidencia más de que verdaderamente la mandaba Colón en el momento del desastre.

El manipulador no se da cuenta de que en el preámbulo del *Diario de navegación*, Cristóbal Colón había escrito que «En el mes de mayo de 1492, vine a la villa de Palos, que es puerto de mar, adonde yo armé tres navíos muy aptos para semejante hecho» (23). Y que en el temporal del día 12 de febrero de 1493, Colón alabó de forma extraordinaria la calidad de la carabela Niña: «Si no fuera la carabela dice que muy buena y bien aderezada temiera perderse» (24).

---

(20) *Ibídem*, p. 296.

(21) *Ibídem*, pp. 287, 288, 289.

(22) VARELA, Consuelo: *op. cit.*, p. 101.

(23) *Ibídem*, p. 16.

(24) *Ibídem*, p. 125.



La copia del *Diario* del día 26, contra lo que exponía el día 25 de diciembre, dice ahora que «Todo esto dice el Almirante. Que él iba siempre con intención de descubrir y no parar en parte más de un día, si no era por falta de los viento» (25).

Esta información coincide completamente con la dada en la carta de Colón a Santángel, que está plenamente verificada y la podemos considerar como cierta: «Se ha hecho este viaje, que fue así de corrida... Porque yo no me he detenido ningún cabo en cuanto el viento me haya dado lugar de navegar» (26).

Esta era la verdadera intención de Cristóbal Colón: pasar de largo de la bahía del Caracol para llegar cuanto antes a Monte Cristo y a la mina de oro del Cibao (27). Por tanto, la visita previa al naufragio de la nao de Colón al poblado de Guacanagarix es totalmente inventada y añadida con posterioridad al viaje, claramente para tratar de justificar que Colón navegase tan cerca de tierra de noche, encallara y perdiera la nao a la entrada de la bahía del Caracol. También es falso, con el mismo argumento, que anteriormente este mandase una barca con marineros para estudiar los bajos de la bahía para ir al día siguiente con la nao y la carabela a visitar al cacique Guacanagarix.

Por último, al final de las anotaciones del día 31 de diciembre, en la copia del *Diario* se remacha que «Cristóbal Colón quejábese que todo aquel mal e inconvenientes venían de haberse apartado de él la carabela *Pinta*» (28).

Con esta última excusa, pretendiendo culpar a distancia a Martín Alonso Pinzón de la varada y pérdida de la nao, en el fondo se está reconociendo que a juicio de Cristóbal Colón el capitán y piloto más capacitado de toda su armada era Martín Alonso. Pero en realidad, en nuestra opinión, es otra manipulación y falsedad de la copia del *Diario*. La manipulación pretende inducir a pensar que si hubiera ido la carabela *Pinta* guiando la expedición, la nao *Santa María* hubiera ido siguiéndola, y en ese caso no habría habido varada ni pérdida de la nao. Este argumento es falso porque en el momento de la varada, la carabela *Niña* iba por delante de la nao, pero Cristóbal Colón no la seguía, no por imprudencia, sino porque, como estaba enfermo de los ojos, de lejos no podría ver bien la costa (según su hijo Hernando, un año después perdió la vista totalmente durante muchos meses) (29).

En conclusión, teniendo en cuenta todo lo anteriormente argumentado, lo que realmente debió de pasar en el salvamento de la nao, a nuestro humilde entender, fue lo siguiente: una vez arriadas la velas y comprobada fehacientemente la varada y que no había peligro inminente por no haber olas y con poco viento, Colón mandó al maestre de la nao con el batel y su dotación a

---

(25) FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, Martín: *Colección de los viajes...* Tomo I, pp. 115, 116.

(26) VARELA, Consuelo: *op. cit.*, p. 145.

(27) *Carta de Colón anunciando el descubrimiento de las Indias*.

(28) VARELA, Consuelo: *op. cit.*, p. 104.

(29) HERNANDO, Colón: *Historia del Almirante*, p. 196.

pedir ayuda a la carabela *Niña*, que navegaba a unos tres kilómetros a barlovento para alijar y desencallar la nao. Por tanto, no hubo escapada ni traición del dueño de la nao Juan de la Cosa. Cuando volvieron el batel y la barca, se encontraron que la nao había roto el fondo, anegándose la bodega. Como todo seguía en calma de olas y con poco viento, Colón pasó a la carabela *Niña*, que no podía entrar de noche a la bahía del Caracol por impedirlo la restinga de arrecifes. Por tanto, tampoco se tuvo que cortar el mástil mayor de la nao, ni arrojar toda la carga al agua. Después navegaron a vela durante el resto de la noche, hasta que amaneció y pusieron en marcha el plan de salvamento de la nao y la carga, que no fue realizado por los indígenas, sino por la carabela, la barca y el batel de la nao a una playa en tierra. Entonces fue cuando conocieron por primera vez a los amistosos indios del cacique Guacanagarix, pues Colón nunca tuvo intención de entrar en la bahía de Caracol, salvo por el accidente. Con el permiso de Guacanagarix se construyó el pequeño fuerte de Navidad, donde se guardó la carga salvada, quedando en su custodia 39 hombres, la mayoría tripulantes de la nao perdida.

#### 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.
- 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*, 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.
- 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 núm. 3689. *Eastern part of Haiti to Puerto Rico*. British Admiralty Surveys and US Government Charts to 1945.
- Carta Náutica Admiral Chart núm. 465. *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 núm. 3689. *Haití to Puerto Rico*. 1945.
- Carta Náutica núm. 1266. *South Eastern portion of the Bahamas Islands*. British Admiralty Surveys and US Government Charts to 1970.

- GIL, Juan, y VARELA, Consuelo: *Cartas de particulares a Colón y relaciones coetáneas*. Madrid, 1984. (Relación del doctor Álvarez Chanca y de Miguel de Cuneo).
- 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 historique de la partie francaise de l'isle de Saint Domingue*. Philadelphie, 1979.
- GARCÍA DEL 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.
- HERNANDO COLÓN: *Historia del almirante*. Edición de Luis de Arranz. Madrid, 1984.
- 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*. Tres tomos. Madrid, 1988.
- GUILLÉN, Julio F.: *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. Estados Unidos.
- 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. Tema 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.
- Raccolta di documenti e studi pubblicati dalla R. Commissione Colombina nel quarto centenario della scoperta dell'America Scritti di Crisóforo Colombo*. Publicati ed illustrati da Cesare de Lollis. Roma. 1892-94.
- DIDIEZ DE BURGOS, Ramón J.: *Guanahaní y Mayaguain*. Santo Domingo, 1974.
- Routeing Chart-North Atlantic Ocean*, núm. 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.
- MORISON, Samuel E.: *El Almirante de la mar océano*. México, 1991.
- *The Route of Columbus along the North Coast of Haítí, And the site of Navidad*. Philadelphia. 1940.
- Tides Tables de 1989. NOAA.
- IRVING, Washington: *Vida del Almirante don Cristóbal Colón*. Madrid, 1987.



*Patino y Cantabria (PATABRIA) en el Vispón.  
(Foto: J. J. Fernández de la Puente-Amador).*

