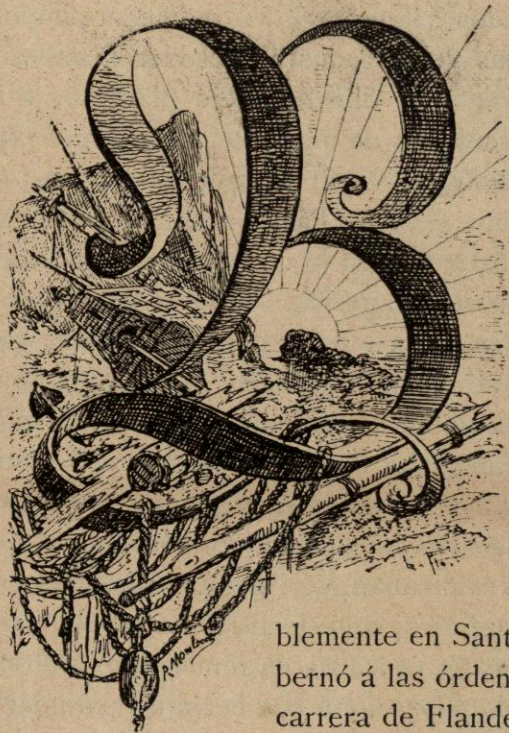


LAS CARABELAS DE COLÓN

(SEGUNDA PARTE)



BIEN demostrado creemos ya el concepto de que las carabelas de que se sirvió el insigne Colón para su portentoso descubrimiento no eran bajeles de forma, tipo, aparejo ni otra circunstancia especial que las distinguiera del común de las embarcaciones de análogo porte de su época; además hase averiguado de manera indudable que *La Santa Maria* fué una nao construída en la costa cantábrica (probablemente en Santoña de donde era natural el piloto que la gobernó á las órdenes de Colón, *Juan de la Cosa*) y dedicada á la carrera de Flandes, con cuyo país sosteníamos entonces activo comercio y por consiguiente, debiendo cruzar frecuentemente

mares tan procelosos como el golfo de Gascuña, el paso de Calais y el mar del Norte, su construcción debió de ser tan sólida y cuidadosa como lo permitían los conocimientos de la época, y siendo además en aquellos parajes muy frecuentes los vientos duros no hubiera podido aguantar un aparejo latino sin grave riesgo; era, pues, sin género de duda, *una nave redonda*. También eran pequeñas naos las otras dos carabelas construídas precisamente en el puerto de Palos, donde residían sus propietarios, y dedicados al tráfico con Italia y por consiguiente, debían de tener mucho más porte y más importancia que los barcos de cabotaje, llevando *La Niña* aparejo de cruz y latino *La Pinta*, cuya disposición ya hemos determinado, añadiendo aquí que entre una y otra no debían de existir grandes diferencias de construcción, puesto que *La Pinta* pudo cambiar fácilmente de sistema de velamen sin grandes obras ni trastorno de las condiciones náuticas del barco. Al intentar, pues, nosotros la reconstitución de las carabelas y particularmente *La Santa Maria* por ser la más

importante, no podemos considerarlas más que como naos comunes, aunque ligeras y sin grandes diferencias esenciales entre ellas.

¿Pero cómo eran las *naos* del siglo xv? Esto es lo que vamos á decir después de prolijas investigaciones y detenidos estudios comparativos de cuantas representaciones gráficas hemos examinado de las más autorizadas. Sabido es que el arte de la construcción naval había decaído mucho durante toda la Edad Media y solamente al comenzar el siglo xv, mostró algún indicio de progreso lento é incierto para entrar luego, á mediados del xvi, resuelta y atrevidamente en una era de renacimiento y esplendor. Las antiguas naves de los siglos xiii y xiv más bien que embarcaciones, eran sencillamente unos grandes cajones ovalados y flotantes, que rudamente impulsados por el esfuerzo del viento en sus inmensas velas izadas en pesados mástiles y malamente gobernados con timones laterales de muy difícil manejo (llamados á la navaresca)¹, más bien que navegando, se trasladaban de un punto á otro dando furiosos tumbos y embestidas. Por lo general, tenían las extremidades simétricas, ya aguzadas, ya hinchidas, pero siempre de forma pesada. Para los constructores de aquellos tiempos que no sabían gran cosa de matemáticas ni de cálculos, bastábales para patrón de proporciones la tan conocida formula empírica: *As dos y tres*, correspondiendo á las dimensiones de la manga de la quilla y de la eslora, es decir, que la quilla debía de tener el doble de la manga y la eslora en cubierta el triple; el puntal era arbitrario siempre que no bajara de la mitad de la manga y generalmente tenía los dos tercios de ella y además se recomendaba mucho la anchura del plano (fondo plano), de forma que estas naves tenían un gran lanzamiento en sus extremidades compensada por lo llenas que eran y siendo además muy cortas viraban con facilidad, aguantaban bien la mar, pero apenas caminaban, derivaban mucho y les era muy difícil la orzada con sus molestos timones laterales; conociendo todos estos inconvenientes los constructores del fin del siglo xiv, ya pensaron en remediarlos. Desde luego adoptaron el timón único en el centro de la popa sujeto con herraje y para darle mayor efecto disminuyeron el lanzamiento de esta parte, prolongando la quilla hacia atrás de manera que su roda, que se llamó codaste, fuera casi recta y estuviera más vertical; de esta manera las naves gobernaban mejor, y como prontamente se apreciaron las ventajas de la prolongación de la quilla dejando la misma eslora, adoptóse desde principios del siglo xv el sistema de dar á aquélla algo menos que el triple de la manga, tomando el cuádruple para la eslora y dando á la popa la mitad del lanzamiento que á la proa, haciendo el codaste recto y aquélla plana ó de escudo² en la mayoría de los casos, lo que no podía menos de ser así en las pequeñas naos que llamaron carabelas, puesto que los barcos árabes de que procedían (á lo

¹ Para diferenciarlo del timón único, procedente del Extremo Oriente é introducido por los árabes en el Mediterráneo á través del Egipto que conquistaron.

² La locución «popa de espejo» no empezó á usarse hasta fin del siglo xvi que se importó de Holanda, refiriéndose á las popas de los yates de lujo, muy recargadas de molduras y dorados que les daban el nombre de SPEEL-JACHT.

menos su nombre) los *cárabos*, aunque de extremidades finas y semejantes, tienen la popa aplanada en lo alto formando una especie de escudete trapezoidal ó triangular.

En las grandes naves cuyo mástil, sumamente grueso, pesado y alto, les imprimía furiosos balances, necesariamente el puntal debió tener su máximo de proporción, es decir, los dos tercios de la manga para evitar algo este inconveniente, como igualmente el plan continuó teniendo todo su ancho; pero todo esto no era de rigor y difería algo según los tipos, siendo evidente que variaban mucho estas proporciones en las naos ligeras. Como en estas naos modificadas habíanse alargado por la popa, quedaba ya suficiente espacio en ella para instalar un palito con una vela triangular que ayudara á impulsar esta parte del buque tan alterosa y llena y por eso se llamó *arrastra-culo* y más tarde *mesana*¹, pero no por esto la embarcación gobernaba mejor y entonces se discurrió levantar otro palito en la proa con vela cuadrada que ayudara á *arribar* cuando fuera necesario y á la que se le llamó, no sabemos por qué, *trinquete*.

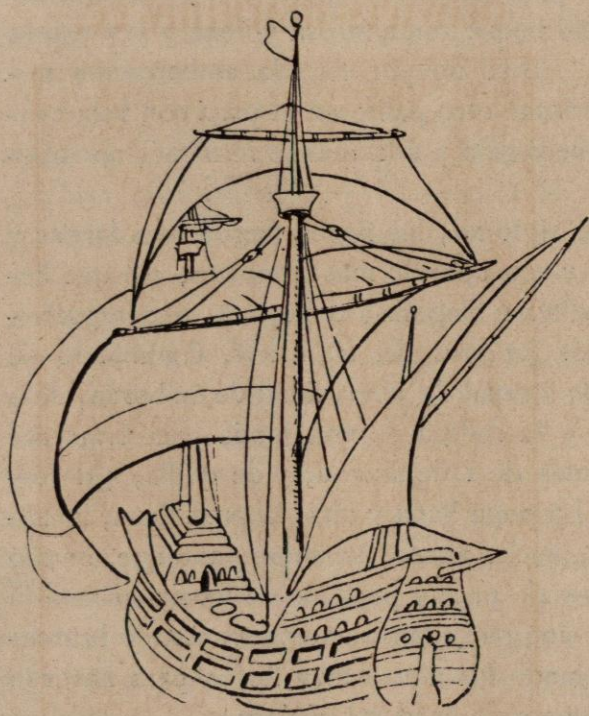
Tenemos, pues, que ya á principios del siglo xv, las naves fueron más largas y mejor proporcionadas que las precedentes y con aparejo más completo, sin que llegaran sin embargo, ni con mucho á la esbeltez y elegancia de formas, ni á la gallardía y profusión de aparejo de los famosos *galeones* del siglo xvi, dominando en aquellas el carácter de solidez y robustez de formas, la alterosidad de su borda, desfigurada por la elevación de los castillos y la rudeza de una jarcia excesivamente gruesa y tosca, conservando las proporciones de 1 de manga, 3 de quilla, 4 de eslora con $\frac{2}{3}$ de puntal y lo mismo de plan. La popa llana y alta, la proa llena, lanzada y encorvada luego, los costados llenos, mucho arrufo, bastante pantoque, mucho rasel y timón de ancha pala. Los delgados de proa y popa no se formaban con la curvatura y gracia de los barcos actuales, sino que eran planos, arrancando brusca-mente del plano vertical de la quilla y dejando las aletas muy llenas para hacer la popa más flotante y que aguantara bien el enorme peso del *alcázar*.

Á pesar de su aparente robustez la construcción de estas naves era muy ligera, carecían de forro interior, rara vez tenían dos cubiertas, pues en los baos del entrepuente no se clavaban tablones, las cuadernas estaban separadas una de otra tanto como tenían de grueso y se ligaban al interior solamente con los durmientes y algunos palmejares, de manera que para lograr mayor solidez poníanse al exterior varios refuerzos ó bulárcamas verticales, ligando las cintas y las bordas con el castillo y alcázar, lo cual les daba un aspecto extraño y tan característico que en todas las representaciones de la época se acentúa notablemente este detalle como se ve muy bien en los facsímiles que aquí damos² de dibujos de los más auténticos. Las grandes naves tenían tres cubiertas ó pisos (sin contar los castillos), las medianas dos y las

¹ Mediana, del italiano *nesso*, medio.

² De la Carta de Diego del Rivero en 1563, y de un antiguo libro escrito en lemosín titulado «Libro de Consulado y tratado de los hechos marítimos, etc.»

pequeñas una solamente; la más alta era la *principal*, la segunda en las naves armadas en guerra se llamaba de *infantería* y la tercera inferior el *entrepunte*: por encima de la primera desde el centro del barco hasta popa corría otra formando la *tolda* y que más tarde prolongada hasta tocar al castillo se llamó *punte* y encima de esta tolda se disponía una cámara ó *chupeta* para el capitán ó jefe de la nave, sobre la cual estaba la *toldilla*, y como en esta cámara y en la cubierta principal por debajo de la tolda se debía poder circular fácilmente de pie, debía tener por lo menos dos y medio codos ó sean cinco pies de altura la una sobre la otra y aun algunos construc-



DE LA CARTA DE DIEGO DEL RIVERO (1562)

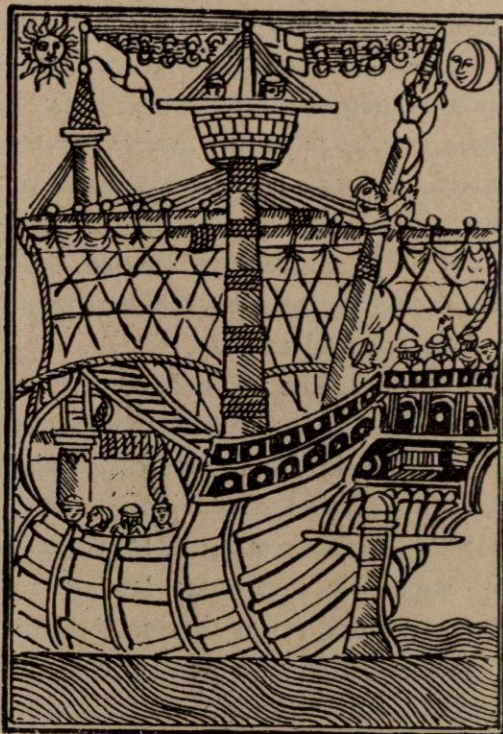
tores ponían seis pies, de manera que el coronamiento de popa se elevaba extraordinariamente sobre la línea de flotación, formando gran balumba, por lo que el buque debía tener muchos llenos y gran pantoque para aguantarla, resultando además el arrufo mucho más exagerado aparentemente que lo que era en realidad y con esto sumergíase mucho más la popa que la proa y por eso aparecen en los dibujos que representan naves de esta época los castillos de esta parte tan boyantes y engallados no teniendo, sin embargo, éstos mayor altura que la tolda y por consiguiente un piso menos que el alcázar. El castillo de proa no guardaba como el de popa la forma del buque cayendo casi á plomo sobre sus costados, sino que volaba un poco y avanzaba fuera de la roda sostenido por unos pequeños baos apoyados en el tajamar, que si al principio fué rudimentario y sencillo, tomó poco á poco grandes proporciones hasta convertirse en una complicadísima obra de arte de una longitud desmesurada en los navíos del siglo XVII. La prolongación ó salida del castillo se hizo necesaria desde que se plantó en él el trinquete para poder amurar la escota de esta vela cuando se iba á la orza y no bastando ya luego esta pequeña vela para equilibrar el aparejo de las naves que se había aumentado con la de *gavia* puesta sobre la mayor, se imaginó colocar en el bauprés, que hasta entonces no había servido más que para sujetar el estáy del trinquete y las bolinas de la mayor, otra vela cuadra llamada *cebadera*¹. Tenemos, pues, que el aparejo de las naves redondas en tiempo de

¹ Sin duda por imitar el bolso que se pone debajo de la boca de los caballos cuando se les da el pienso fuera de su cuadra y sin pesebre.

Colón, había pasado desde el mástil único, comunmente llamado *árbol* hasta componerse de cuatro palos, á saber: mayor, trinquete, mesana y bauprés, aunque estos tres últimos fuesen muy raquíuticos comparados con el principal que era sumamente grueso, alto y estaba reforzado por trincas ó ligaduras de trecho en trecho. Este árbol estaba situado en el centro de la nave, y era generalmente enterizo y no largaba mastelero. En lo alto y cerca del extremo ó tope se colocaba la *gata*, *gavia* ó cofa como ahora decimos, especie de gran cesto de madera y cuero donde se colocaban los vigías y desde donde se arrojaban piedras, venablos y otros proyectiles durante el combate. Como el árbol era tan pesado necesitábanse para sostenerle de 8 á 12 obenques por banda muy gruesos y llevaba además á cada lado dos *coronas* con sus aparejos que servían de brandales y además un fuerte estáy que se hacía firme en el extremo de la roda, y cuando tenía mucho *galope* llevaba también otro estáy que iba á fijarse en la cabeza del trinquete. Este trinquete era muy pequeño comparado con el mayor y muy poco guarnecido, su largo apenas llegaba á ser el de la quilla y un tercio menos grueso que aquél; llevaba á cada lado aparejos de estrellera en vez de obenques y uno ó dos estáys que se fijaban en el primer tercio y en el extremo del *bauprés*. El palo de mesana era muy semejante á éste pero no llevaba estáys y estaba algo inclinado hacia popa; finalmente, el bauprés era solamente un largo botalón muy engallado, delgado y fino y no hacía más que sostener la vela cebadera con escasísimo aparejo.

La verga mayor que por entonces aun seguía llamándose *entena* tenía de largo (por lo menos) dos veces y media la manga del barco; generalmente se componía de dos piezas como las entenas comunes, y como pesaba mucho con la gran vela que en ella se envergaba, se izaba, por medio de dos fuertes drizas y además se sostenía desde la encapilladura de los obenques con dos aparejos de amantillos en los penoles y dos balancines, uno en el centro de cada brazo y se marinaba con brazas dobles pasadas por un motón que generalmente se fijaba muy cerca de los penoles. La verga de trinquete era sencilla y muy pequeña pero se izaba también con driza doble y se marinaba con brazas sencillas que iban á pasar por unos motones fijos en el estáy

Llibre de còsolat tractat dels fets maritims ec.



ESTA OBRA ESCRITA EN LEMOSÍN
SE PUBLICÓ EN BARCELONA EN 15 DE SEPTIEMBRE DE 1502

mayor y de allí bajaban al castillo. Las de cebadera y gavia aun más chicas se izaban con drizas sencillas lo mismo que sus brazas y la primera estaba suspendida de una argolla que corría á lo largo del bauprés. La entena de mesana llevaba el mismo guarnimiento que las actuales si bien su driza que era doble corría por la cara de proa del palo. Todas estas vergas y entenas tenían sus trozas, siendo la mayor muy grande ó de racamento. Los obenques del palo mayor se tesaban por medio de acoladores y vigotas ciegas fijas en las mesas de guarnición puestas á la altura de la regala baja y apoyadas en las bulárcamas exteriores.

Las velas eran cinco á saber: La mayor, compuesta de tres partes, el *papahigo* y las bonetas, de forma rectangular y teniéndolo completa, vez y media de caída su anchura. Las bonetas eran unos aditamentos que se añadían al papahigo cuando escaseaba el viento cosiéndolas á su relinga inferior de aquél por medio de *bazadas* que se podían zafar fácilmente para quitar la boneta con prontitud si por acaso de improviso arreciaba el viento. Estas bazadas pasaban por unos ojales abiertos en la boneta y en el papahigo correspondiéndose unos á otros y para que con presteza se pudieran colocar en su sitio estaban marcados los paños de ambas velas con las letras A. M. G. P. repetidas (Ave María gracia plena), ú otras de cualquiera otro significado, casi siempre místico. Esta vela mayor tenía sus apagapenoles y chafaldetes ó cargaderas, y sus bolinas que iban al estáy de trinquete á pasar por un motón y volver hacia el castillo.

El trinquete era una vela sencilla, también rectangular y tenía igualmente sus bolinas y chafaldetes y á veces también su boneta. La *gavia* era muy pequeña, trapezoidal y con mucho alunamiento, lo mismo que la cebadera; en fin la vela mesana era triangular ó latina y semejante á las de hoy; todas estas velas no eran más que auxiliares de la mayor que era la verdadera propulsora de las naos, teniendo ella sola tanta superficie casi como las otras cuatro juntas; todas eran de buena lona, de paños estrechos como de dos tercias (un codo=0,68 milímetros) de aneho y fuertemente cosido, porque en aquella época se miraba mucho más á la solidez que á la elegancia. La motonería era tan tosca como la jarcia, y muy gruesa en proporción á la moderna; los motones no llevaban la gaza por defuera, como ahora, sino que tenían forma de almendra y en la parte del pico se abría un agujero por donde se pasaba un estrobo ó el chicote de un cabo que luego se ataba fuertemente. Los cuardnales eran de dos clases, unos, los menos, tenían las roldanas paraleras y otros una sobre otra, afectando la forma de un número ocho y las demás piezas, *partecas*, *vigotas*, etc., también muy groseras y casi todas labradas solamente al hacha.

Ya hemos dicho que el casco de las naves llevaba pocos adornos, pero en los días festivos y solemnidades se engalanaban con profusión de banderas y flámulas que se ponían en todas partes á gusto del capitán, excepto las enseñas y pendones que se izaban siempre en los topes del trinquete y del mayor sujetos á unas verguitas que se dejaban enhiestas mientras que las flámulas se dejaban colgando de la *pena* ó de la cofa.

Casi todas las naos de aquel tiempo aunque fueron mercantes llevaban algún armamento para defenderse de los numerosos piratas que infestaban los mares, y este armamento se componía de picas, espadas, ballestas, rodela, *espingardas*, *falconetes* y alguna *lombarda*. Los falconetes cargados por la recámara, se ponían sobre la regala en unos pinzotes giratorios de modo que podían disparar en todos sentidos proyectiles de hierro y plomo. Las lombardas, que disparaban pelotas de piedras de dos á seis libras de peso, estaban montadas en toscas cureñas sin ruedas y su manejo era bastante difícil, y aunque también se cargaban por la culata, sus disparos eran muy pausados. Solamente las grandes naves llevaban cañones de ruedas y aun éstos eran tan escasos que un documento de la época ¹ que cita una nave de doscientos y pico de cañones, añade que sólo *cuatro* de ellos tenían ruedas.

Las anclas tenían la forma de las actuales, aunque más angulosas en todas sus partes y más esbeltas, con las uñas triangulares, el *cepo* de madera, y el *arganeo* muy grande, para poder anudar en él los gruesos cables de cáñamo que las retenían pues raras eran las embarcaciones que gastaban cadenas y por eso los escobenes eran también muy anchos. No existían las serviolas y se metían las anclas con el penol de la verga de trinquete y se sujetaban con un capón cuando se iba á fondearlas. Ya hemos dicho que cada nave tenía un batel ó barca para su servicio de carga y descarga, que se manejaba á vela y remo con la proa muy llena, y la popa estrecha, y además una chalupa ó lancha pequeña para el servicio personal, de proa fina y popa ancha, de manera que desde ella se pudieran levar las anclas y hacer otras faenas comunes. El batel tenía de 6 á 8 bancos y la chalupa 4 ó 5, según sus portes. Aquél se llevaba casi siempre á remolque, pero á veces había necesidad de embarcarlo por estar la mar muy gruesa, y entonces servíanse de los penoles de la mayor y trinquete, porque no se conocían ni los *candeleros* ni los pescantes, y para que pudiera entrar en cubierta se recomendaba que no tuviera más eslora que la longitud que media entre la fuga de la *tolda* y el afizada del *castillo*. Esta circunstancia nos ha servido para establecer el cálculo de las medidas que hemos dado á nuestra reconstitución, pues fijándonos en un pasaje del Diario de Colón que dice, refiriéndose á la anchura de un paso ó canal á la entrada de un río, «tanto como longura de la barca tenía cinco brazas» es decir, que la barca de su carabela medía 5 brazas ó 30 pies, y como todas las partes de un navío son proporcionadas, y en perfecta relación, como lo asientan y atestiguan diversos antiguos y modernos tratados de construcción, de esta medida indicada por el propio Colón, se deducen todas las demás que podía tener su nao, siguiendo para este cálculo la *Instrucción Náutica*, compuesta por el Dr. D. Diego García del Palacio, en 1587, si bien modificándolas un poco para relacionarlas mejor con las que se empleaban más comunmente en tiempo de Colón, y las que ha sido preciso adoptar por las necesidades del cálculo de estabilidad y condiciones náuticas. Si de la frase del Almirante se dedujera que su batel debiera tener 50, 60 ó más pies de eslora, ya no la hubié-

¹ «Relación de las vistas que tuvo en Saona el Rey D. Fernando el Católico con el de Francia».

ramos aceptado como verosímil, ni apropiada para base del cálculo, porque á esta medida jamás alcanzaban las embarcaciones de servicio, pero una de 30 pies de eslora, á la cual corresponden 8 ó 9 de manga y uno y medio de calado, pudiendo cargar poco más de tres toneladas, cuadraba perfectamente á una nao que arqueara al rededor de 200 toneladas, como la que nosotros hemos propuesto, porque según los «reglamentos», «el batel ó barca debía cargar su nao en 50 barcadas. Así, pues, á nuestra propuesta la Junta creada especialmente por el Gobierno de S. M., para que se ocupara en buscar y acaparar todos los datos necesarios para la reconstitución de la Nao *Santa Maria*», adoptó las dimensiones siguientes: quilla 70 pies, (19,60 metros), eslora en flotación 80 pies (22,40 metros); íd. en la cubierta principal 84 pies (23,72 metros), manga 28 pies (7,86 metros), puntal 12 pies (3,36 metros), calado medio 8 $\frac{1}{2}$ pies (2,38 metros), las cuales dan á la embarcación un desplazamiento próximamente de 238 toneladas métricas, de cuyo desplazamiento deduciendo el peso del casco, el de la arboladura y aparejo, artillería, anclas, gentes y pertrechos, según la fórmula indicada por el Excmo. Sr. Inspector General de Ingenieros D. Casimiro de Bona, vienen á quedar unas 75 toneladas modernas de cargamento, que corresponden próximamente á los 120 toneles antiguos, que es lo que muchos autores atribuyen de porte á la nave de Colón ¹, y como se ve estos resultados no están fuera de propósito, tratándose de una nave que hacía frecuentes viajes á Flandes con buenos cargamentos, y que lanzó Colón á través del Atlántico, con 70 hombres de equipaje, víveres y aguada para un año, pertrechos, armas y artillería para cualquier evento, y en fin bien pertrechada y provista en todas sus partes, lo que ciertamente no hubiera podido hacer el *prudente* á la vez que audaz descubridor, si no hubiera dispuesto más que de unas *malas barcas sin cubierta*, como algunos demasiado cándidos ó ignorantes autores se han complacido en propalar.

Otros muchos detalles de construcción y circunstancias que tenían las naves del siglo xv ha podido determinar la comisión oficial de reconstitución, ayudada por los luminosos informes y abundantes datos proporcionados por el erudito académico y capitán de navío D. Cesáreo Fernández Duro y de todos los otros señores que la componían, pero sería demasiado prolijo citarlos todos y fuera de lugar en este sitio por pertenecer unos á circunstancias puramente técnicas y por referirse otros á cuestiones de indumentaria, relacionados más con las personas y maneras de navegar en aquellos tiempos que con las propias naves; sin embargo, no creemos deber cerrar este estudio sin decir algo sobre las carabelas latinas que, como *La Pinta*, navegaban al par de las redondas. Estas carabelas eran también verdaderas naves, es decir, que tenían cubierta y tolda aunque carecían de castillo en la proa y chupeta en la popa, que era, sin embargo, como en las demás, plana y de muy poco lanzamiento. Aunque algo más finas de fondos que las de aparejo de cruz, eran bastante

¹ Ya hemos dicho que en su tiempo no se contaba por el desplazamiento, sino por la carga que podía llevar una nao además de todos sus pertrechos.

llenas y de buena manga para poder aguantar el gran empuje de la inmensa vela mayor cuando iban de bolina. La proa era lanzada con un pequeño tajamar, formando horquilla con la roda ¹, y mucho más baja que en las otras por no llevar castillo. Gastaban dos ó tres palos todos con grandes entenas para velas latinas, puesto el mayor en el centro de la quilla, sostenido con fuertes obenques y algo inclinado hacia adelante, el de mesana notablemente más pequeño entre el mayor y la popa y en ésta un batículo ó contramesana casi en su coronamiento con un cazaescota; ambos palos con muy poco aparejo y en la proa se solía zallar un botalón para amurar mejor la mayor cuando se navegaba contra el viento. No gastaban estáys, y solamente cada palo de los más importantes llevaban sus coronas para servir de retenidas con sus aparejos correspondientes, afirmándolo en los bitones de popa.

Se comprende, pues, fácilmente que con muy poco trabajo se pudiera cambiar el aparejo latino por el de cruz. El palo mayor quedaba en su sitio, el de mesana pasaba á ser trinquete colocándolo en la proa y el batículo convertíase en mesana, levantábase la proa con unas falsas muradas de tablonés, se cubrían con otros formando el castillo y convirtiendo el botalón en bauprés, y añadiendo un mastele-rillo al mayor si no era suficientemente alto, quedaba hecha la transformación cortando las entenas para que sirvieran de vergas y las velas triangulares para hacerlas cuadradas, con lo que resultaba madera y lona de sobra para hacer una gavia y una cebadera. Por el mismo procedimiento que el anterior empleado en *La Santa María* y ateniéndonos á los dibujos de Juan de la Cosa y á los de la carta de D. Fernando Colón, hemos logrado reconstituir una de estas carabelas que representamos en nuestra lámina de la salida del puerto de Palos.

No pretendemos dar nuestro trabajo como una cosa cierta y absoluta en todas sus partes; de seguro habrá en él muchos errores, hijos de nuestros escasos conocimientos, y la insuficiencia de datos que se conocen hasta el presente; pero creemos, sin inmodestia, que pocos se habrán realizado con mayor escrupulosidad, con mayor buena fe, ni con espíritu más libre de toda influencia de escuela ó de idea preconcebida; hemos procurado ceñirnos todo lo posible á los datos más auténticos y conjeturas mejor fundadas, reuniendo, agrupando, después de maduro examen, noticias y detalles esparcidos en diversas obras para realizar nuestro trabajo, que tal vez á algunos parecerá fantástico, sin tener en cuenta que en este género de estudios no se puede exigir una exactitud rigurosa, pues por mucho hábito que tengamos de descifrar é interpretar los deformes trazos, ligeros esbozos, incorrectas líneas, confusas formas de los mil y mil dibujos, pinturas, medallas, bajo-relieves ó grabados de los numerosísimos documentos que hemos consultado para la composición de nuestra obra sobre arqueología naval, siempre quedan algunos detalles incompletos y algunas dudas que resolver que otros más expertos ó más afortunados que nosotros sabrán aclarar algún día sobre la base que les ofrecemos. Ante la ciencia no

¹ Disposición que se ve muy bien en los dibujos de Juan de la Cosa, y que hemos tenido ocasión de comprobar en una antigua barca portuguesa que existía en Lisboa en 1873 y que dibujamos cuidadosamente.

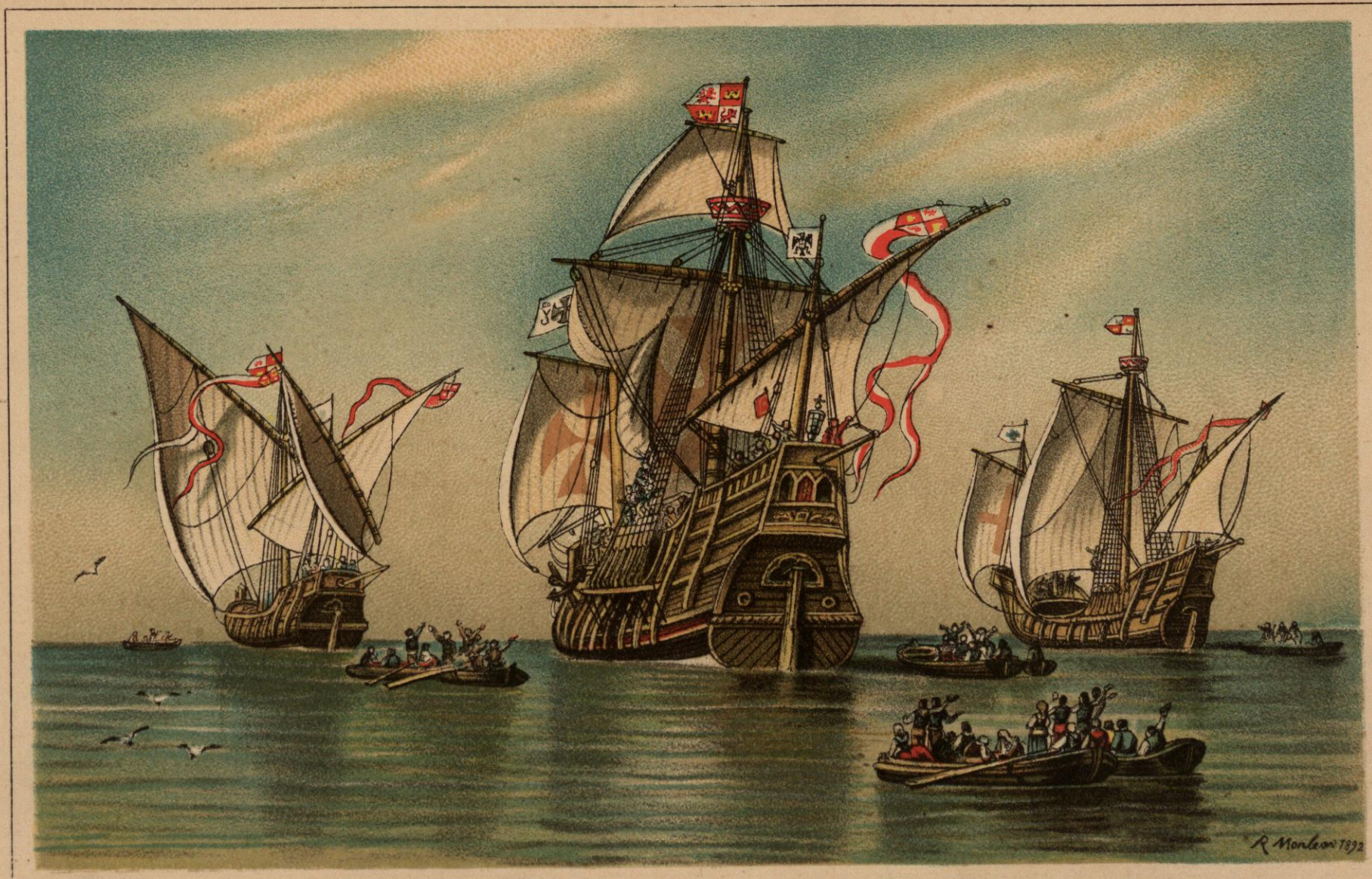
BIBLIOTECA
ESCUELA DE ESTUDIOS
HISTÓRICOS Y LINGÜÍSTICOS

deben existir nacionalidades, y en el estado actual de los conocimientos humanos, que por lo mismo que están muy adelantados necesitan más el esfuerzo de todos para llegar á hacerlos progresar agrupándolos en la unidad de la verdad absoluta, no hay nada más ridículo y pueril que cada cual pretenda recabar para sí ó para su nacionalidad la gloria de haber dado á los demás la pauta de tales ó cuales adelantos.

En el siglo xv pudo haber y hubo, en efecto, carabelas españolas, portuguesas, italianas, tunecinas y de otras naciones, aparejadas á la latina ó de otra forma, pero está *probado* que las que Colón empleó en su empresa fueron una nao *construida en la costa Cantábrica* y dos *carabelas* en el puerto de Palos y, por consiguiente, las tres genuinamente españolas con todos los defectos y cualidades que distinguían nuestras construcciones navales por aquella época y que nosotros hemos tratado de reproducir, sin quitar ni poner, con toda la fidelidad de que somos capaces, deseando tan sólo que nuestro trabajo sirva para disipar, ó al menos aclarar los conceptos erróneos y las fábulas más ó menos poéticas, pero siempre infundadas que sobre este asunto se han propalado.

Madrid 5 de Marzo de 1892.

RAFAEL MONLEÓN
Pintor restaurador del Museo Naval.



B. Revista cromo-lit.

LA "PINTA"

LA "SANTA MARIA"

LA "NIÑA"

Lit de M. Diaz Cervantes 17

2 de Agosto 1492.