

VICTOR M. CONCAS

La Nao Histórica  
**Santa María**

EN 1892 Y 93

MIGUEL MIRANDA

LOPE DE VEGA, 19

28014 - MADRID

TELF. 914 294 576









Registro N° 34691

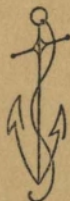
BIBLIOTECA  
SEDE IBEROAMERICANA  
IINIA

# La Nao Histórica SANTA MARIA

EN LA CELEBRACIÓN DEL IV CENTENARIO  
DEL DESCUBRIMIENTO DE AMÉRICA

POR EL COMANDANTE QUE FUÉ DE AQUEL BUQUE  
Y EXPEDICIÓN, CAPITÁN DE FRAGATA

**D. Víctor M.<sup>a</sup> Concas y Palau**



iun  
Universidad  
Internacional  
de Andalucía  
A

MADRID

IMPRENTA ALEMANA - FUENCARRAL. 137

1914







1902

SS. MM. el Rey D. Alfonso XIII y la Reina Regente  
D.<sup>a</sup> María Cristina.



**P**OR uno de tantos contrasentidos como ocurren en todo lo humano, mientras el viaje de la Nao *Santa María* á través del Atlántico en 1893, en conmemoración del IV Centenario del descubrimiento de América, y el frenético entusiasmo como fué recibida la expedición por todos los pueblos del mundo, como si tratara de lo vivo y efectivo y no de un recuerdo, constituye la celebración más romántica y grandiosa que pueda haberse celebrado de hecho histórico alguno; en cambio, su relación tiene que resultar monótona y anodina, si no se agrega nada de propia cosecha, tal como yo lo he hecho, para que resulte una página de la historia de la Marina, rigurosamente fidedigna, por si hubieran de consultarla los hombres de 1992.

Tres partes tiene el asunto y, por tanto, el libro, y son: el viaje conmemorativo de Canarias á las Antillas, que la casualidad hizo que durase los mismos treinta y seis días que el de Colón; el viaje de las Antillas á Chicago, al centro del Continente americano, que ya no es de la historia, pero fué un reconocimiento de pueblos que, aunque ingratos como todos y habían de serlo mucho más dentro de poco, en aquel momento de entusiasmo reconocían que la tierra en que vivían y la patria que tenían se la debían toda á España, pues sólo ella fué la que dió un

mundo nuevo á la raza blanca. Y, por último: el estudio de la Nao de 1892 en relación con la de 1492, de cómo debieron ser una y otra, uniendo, á los estudios puramente científicos de los arqueólogos, la experiencia mía de tal embarcación, que nadie de los vivientes, salvo mis tres oficiales y queridos compañeros, me puede disputar, y cuyas observaciones podrán aprovechar, si quieren, los hombres que han de venir.

Páginas, por consiguiente, para biblioteca, en espera de otras generaciones, justo es que á ellas se las dedique, y así dedico este libro á aquellos de mis descendientes que vivan en 1992, sobre todo, si alguno fuese oficial de la Armada, ya que en la ocasión me cupo la honra de representar las grandes glorias de España en el siglo xv. Y también las dedico á los oficiales de la Armada, legítimos sucesores de aquellos grandes navegantes y descubridores, pues como no es probable que cambien las circunstancias del país, es seguro que algo útil encontrarán en estas líneas, si para entonces continúa el entusiasmo de las celebraciones de centenarios, como en los tiempos que hoy corremos.

Madrid 1.º de Enero de 1914.

*Victor A. Concas*

# Viaje de la Nao “Santa María” en 1893.

Al lector:

Si es costumbre anteponer un capítulo de prefacio en casi todos los libros, en este caso resulta absolutamente necesario para su inteligencia, pues el viaje de la Nao de 1892 fué sólo una parte de una gran celebración, por lo que conviene tener por lo menos una idea del conjunto, para apreciar debidamente las circunstancias en que se realizó, lo que fué solamente una parte del total.

En efecto: próximo el IV Centenario del descubrimiento de América, el Gobierno otorgó un crédito y nombró una Junta que cuidase de la celebración, la que acordó construir una nave igual á la de Colón, que como un pontón y situada al pie de la Rábida, sirviese de atractivo á los millares de viajeros que por entonces visitaban el histórico Convento; tanto, que al efecto, se había construído hasta un muelle para el atraque de los vapores.

¿De cómo surgió la idea del viaje? Lo desconozco por completo, pues por aquel entonces yo estaba navegando en la América del Sur al mando de la corbeta *Nautilus*, Escuela de Guardias marinas; pero ello es que fuí llamado por telégrafo para tomar el mando de la expedición y que al llegar me encontré con una lucha de opiniones de que no hay exageración que pueda dar una idea. En efecto: la opinión pública en masa y al frente de ella el inolvidable D. Antonio Cánovas del Castillo, Presidente del Consejo de Minis-

tros, estaban en que la gloria del descubrimiento estaba en el viaje y no en la Nao, y por consiguiente, lo que había que repetir era el viaje; y como yo dije desde luego que yo cruzaría el Atlántico á la vela, me convirtieron *velis nolis* en banderín de este movimiento: por la otra parte, los que habiendo contribuido á la construcción del buque no querían saber nada de esto, y como todos eran personas de gran significación, tenían medios de estorbar cuanto se hacía; y para que á su vez no se me tache á mí de exagerado, como se verá en el curso de estas páginas, pretendieron que la Nao hiciera el viaje, y se viviese en ella quince meses ¡sin cocina y sin retretes!

De la Nao *Santa María*, como de los buques de aquellos siglos no hay trazo ni plano alguno; pero ese buque que llamándose *La Gallega*, era un buque mercante que hacía el tráfico de Holanda con la costa Norte de España, y que era propiedad de Juan de la Cosa, que después acompañó á Colón como piloto y maestre, fué fletado por el Estado; y habiéndose perdido en la costa de Santo Domingo el 25 de Diciembre de 1492 la pagó el Gobierno, existiendo el inventario, según he oído afirmar á los mismos doctos, pues yo no lo he visto; y del estudio de dicho inventario se han sacado por deducción multitud de dimensiones y datos verdaderamente admirables. Y reconociendo, por mi parte, lo notable del trabajo realizado, sin embargo, resultaban en más de un caso verdaderos desatinos marítimos que si podían pasar para un pontón, no lo eran para un artefacto que iba á cruzar el Atlántico y luego remontar las tempestuosas costas de Nueva Escocia y del río San Lorenzo; pero los que no habían jamás pretendido construir ni un bote, sostenían su infalibilidad en Naos del siglo XV; y aun personas que habían navegado en su juventud padecían esa enfermedad del olvido de la mar, que como la enfermedad del sueño en algunas partes de Africa, es endémica en las altas planicies de

tiene ra  
don lo he  
comproba

de en todo lo de  
La Colombina que  
tiene grande el riesgo  
dijo de la mayoría de  
millones otros

*e inceptos.*

Castilla, y á cuya enfermedad debe España toda su decadencia.

Afirmó el plan del viaje una embajada que vino de los Estados Unidos, tan por completo independiente de lo que aquí se hacía, que querían construir las tres carabelas no sabiendo que teníamos lista la mayor; y sin dar importancia á los buques, pedía que se hiciera el viaje como reproducción de las glorias del descubrimiento.

No hubo, pues, más remedio que someterse; y entonces, en vista del empeño decidido de D. Antonio Cánovas del Castillo de que yo fuera el jefe de la expedición, trataron de que dos de mis compañeros cambiasen el mando de sus cruceros por el de la Escuela de guardias marinas, que yo mandaba, para que al llegar á Monreal á la boca de los canales, les dejara la Nao llevada por mí á remolque hasta allí; pero ni yo, ni mis compañeros, y el Presidente del Consejo de Ministros menos, nos prestamos á tal cosa, desde cuyo momento fueran tales las molestias que me produjeron, que repetidas veces hice dimisión del mando, hasta una, en que después de una escena violenta, hube de decir á mi eximio amigo, que si las cosas se preparaban bien algunas veces salían mal, pero que si se preparaban mal era seguro que así saldrían; que los que iban á bordo me habían confiado su vida, y que yo era responsable de la mía, que no me daba la gana de sacrificarla á tal cúmulo de desatinos y de infundadas pretensiones; y terminantemente, que como la Nao no era un buque de guerra, que resueltamente dejaba el mando. Entonces D. Antonio Cánovas del Castillo, que se había asesorado con un dignísimo Almirante, me dijo unas palabras memorables, que ellas solas bastarían á dar razón de escribir este libro: me dijo, con su pronunciado ceceo, "hay hombres que se pasan toda la vida para que se sepa cómo se llaman y no lo consiguen; créame usted, haga el viaje, el mundo entero aprenderá su nombre de memoria; algún día me lo agra-

*Una gran  
verdad.  
famoso hi  
con nada*

*por la popularidad  
hacerlo por deber. Si bien me había de decir  
que mis esfuerzos por la gloria de mi patria  
me p...*

decerá usted,,. Acepté, pero entre otras condiciones, exigí la de que se pusiera la Nao en las listas de la Armada, con lo que corté por lo sano, desde el momento que fué un buque de guerra.

Hago mención de estos sucesos, que quizá parecería mejor haberlos omitido, porque no son una excepción: son, por e contrario, la letal influencia de la capitalidad en todo lo de la mar; influencia fatal en las escuadras de Patiño y Enseñada, lo mismo en el siglo XIX, causa determinante del desastre de Santiago de Cuba, y no menos fatal en cuanto se ha hecho en este siglo; y si en este caso resulta más claro y más posible de discutirse, es porque tan sólo se trató de cuestiones de vanidad científica.

Esto que ocurrió, sucederá seguramente otra vez, en la misma ó en otra forma, si Dios no hace el milagro de que sea navegable el río de la capital á los grandes acorazados y que los niños de los barrios pobres cojan mariscos en sus orillas.

Para complicar la situación, casi á un tiempo cayeron los dos Gobiernos, el de España y el de los Estados Unidos, que habían combinado el viaje; y los que los sustituyeron, no querían saber nada ni del viaje, ni de las carabelas y mucho menos de los gastos que esto significaba; pero se había avanzado demasiado, se habían cruzado notas de Cancillería, sin que nadie se atreviera á decir la primera palabra de abandono de la expedición, y yo, que nada había hecho para representar el divino papel de Colón, iba de Herodes á Pilatos, como pretendiente importuno, tratado con despego, pero empujándome al viaje, que seguía imponiendo la opinión en masa de ambas naciones, sin que hiciera yo ya nada para dejarla, ante el temor de que dijeran que á última hora se había enfriado mi entusiasmo de hacer el viaje sólo y á la vela.

Pero no era menos penosa la situación de los delegados



americanos, á los que yo tenía que amparar, pues en condiciones parecidas á las mías, tampoco sabían qué hacerse.

Ya que otra cosa no podían hacer, obtuvieron que se me quitara todo emolumento de representación, y habiendo tenido en Chicago la representación más visible, el viaje me costó un capital de mi peculio, pues en absoluto no tuve gratificación más que la que tuvieron mis oficiales, ellos sin obligación alguna. Siguiendo por este camino nuestro Gobierno, en el afán de acabar de cualquier modo, resolvió regalar la Nao; los Estados Unidos no la querían, pero ninguno decía que sí, ni que nó; y yo luchaba con el desvío de ambos Gobiernos, sin medio legal de deshacerme de ella, mientras que tenía que dejarme llevar del frenético entusiasmo de todas las gentes en España y en los Estados Unidos, que se imponía á todo y á todos.

En estas condiciones, envuelto en una masa de contratiempos y dificultades, muchas veces toda la expedición fui yo sólo, y ello explica el retardo en publicar estas Memorias, que hubieran dado lugar á una enojosa controversia en 1893, tanto más, cuando los tantas veces nombrados, se interpusieron al regreso para que ni por una sencilla Real orden se me dieran las gracias por la expedición.

Yo había prometido al eminente patricio, por mí tan venerado, D. Antonio Cánovas del Castillo, que escribiría una relación de la expedición para que en la Academia de la Historia constase la celebración en que puso tanto empeño; y así lo hice, aunque no lo haya publicado hasta tantos años después, pues cuanto sigue está escrito antes de terminar el año 1893, fresca la memoria y los datos recientes de todo el viaje, en que se demostró que el noble impulso dado por aquel gran político patriota, se sobrepuso á errores y á intereses, para que dominara en todo el más puro patriotismo.





La Nao "Santa María" en 1892, de través.



# El Centenario en España.

## Construcción de la Nao "Santa María".

Sabido es que, próximo el IV Centenario del descubrimiento de América, el Gobierno consignó una fuerte suma (2.500.000 pesetas) para festejarlo, encomendando á una Comisión de altas personalidades que diera forma á la idea de tan gran celebración.

Entre los festejos que debían hacerse, era uno de ellos la construcción de un buque similar á la Nao capitana que llevó Cristóbal Colón al descubrimiento de América, buque que debía construirse con alguna más solidez de la necesaria para una fiesta de pocos días, para que quedara después fondeado frente á la Rábida, con objeto de que fuese un motivo más de atracción para los muchos viajeros que visitan aquellas playas, de histórica recordación.

De la parte material de la construcción y de los importantes estudios históricos y arqueológicos que hubo que llevar á cabo, se ocupa extensamente la Memoria de los señores Monleón y Fernández Duro, limitándome yo á decir que el Ministerio de Marina presupuestó la construcción en 125.073 pesetas, y que por la Ley de 24 de Marzo de 1892, las Cortes concedieron que se aplicaran á la misma los efectos no servibles de los Arsenales y los jornales de la Maestranza, con lo que, de los créditos concedidos para la cele-

bración del Centenario, no hubo que pagar sino 42.359,36 pesetas para dicha construcción.

Al llegar á la parte ejecutiva, es público y notorio que al Centro Superior de la Armada se le ofrecieron dudas sobre lo que debía ser la copia de la carabela de Colón, pues hay gran distancia entre discurrir literariamente á construir una nave arqueológica capaz de navegar, y más cuando ya se apuntó la idea de la posibilidad de que querrían llevarla á Chicago. Además, no podía hacerse una cosa baladí, como si fuera carroza de cabalgata histórica, cuando era la Nación la que lo tomaba á su cargo; las Cortes, con el Rey, lo decretaban y se encomendaba la ejecución al Ministro de Marina Vicealmirante D. José María de Beránger, siendo, pues, evidente que lo que se perseguía era un recuerdo al vivo de nuestra gloriosa historia.

Por aquello de que todo lo ajeno se cree mejor, se consultó, entre otros al Almirante francés Páris, autor de una entonces famosa obra de arquitectura naval; contestando el sabio marino francés que las carabelas de sus atlas no tenían carácter alguno científico y que ni siquiera recordaba la fuente de información de donde las había tomado.

Sin embargo, no había que ir tan lejos para encontrar algo extraordinario, pues el pintor restaurador del Museo Naval de Madrid, D. Rafael Monleón, tenía inédita una obra histórica de arquitectura naval, juzgada después en Chicago por Mr. Elgar, uno de los primeros ingenieros navales de Inglaterra, como lo mejor que jamás se hubiera hecho hasta el día, y á cuya valiosa opinión uno la modesta mía, para corroborar el mérito extraordinario de aquel trabajo, cuya publicación es dolorosísimo que no haya llegado á efectuarse por el excesivo coste de los dibujos. Como es consiguiente, se ocupaba el Sr. Monleón, muy por extenso, de las carabelas de Colón, tanto en la parte de dibujos como en el análisis histórico; y si algunos detalles faltaban para el



Carabela "Niña"

958

separados y del tamaño  
que tiene cada uno



Carabela "Pinta"





complemento, los terminó, con profundo y justo criterio arqueológico y científico, el capitán de navío de nuestra Armada, retirado, D. Cesáreo Fernández Duro, Secretario perpetuo de la Academia de la Historia; reuniéndose una serie de datos que, seguramente, ni los mismos que emprendieron el estudio creyeron en un principio que llegarían á obtenerlos tantos y tan completos. Pero es preciso puntualizar, pues el no hacerlo originó después grandes errores y no pocas exigencias, reiterando que los dibujos, detalles y estudios eran simplemente descriptivos, literarios, históricos y arqueológicos y no planos, y mucho menos planos de construcción para lanzarlos en forma de nave á través del Océano. Y fué el general de Ingenieros de la Armada don Casimiro Bona, quien convirtió las disquisiciones en planos, y lo hizo de un modo admirable y con una honradez de intención que no es posible superar. En esos planos se conservó intacto cuanto era clásico en los estudios de la Nao *Santa María*, mientras que la parte de seguridad del casco fué objeto de un trabajo tan completo como que sirvió de modelo para un nuevo sistema de integración gráfica presentado al Congreso de Ingenieros Navales celebrado en Chicago en 1893 y como consecuencia de haber sido el primero el señor general Bona en decir que *seguramente la querrian llevar á Chicago* y precaverse para el caso. Quizás al eminente constructor, que tan de buen grado había tomado á su cargo la empresa, debieron ofrecerse dudas, que pudieron creerse dificultades, cuando se consideraba que bastaba una descripción para construir un buque, y de cuya demostración negativa se encargaron después las carabelas *Pinta* y *Niña*, pues lo cierto es que se nombró una Comisión ejecutiva para activar los trabajos, de la que no formó parte el señor general Bona, personalmente, autor de los planos de construcción y, por consiguiente, autor de la Nao *Santa María*, pues los demás ya no tuvieron más lugar que el de encar-

gados de obras de una sencillísima construcción de madera, notándose una anomalía, que la relación histórica no puede callar por la luz que arroja sobre algo que dijimos en el preámbulo, y es que, mientras fueron recompensados con largueza con grandes y pequeñas cruces del Mérito Naval hasta los contadores que llevaron la cuenta de los jornales, no obtuvo ni una palabra de cortesía el dignísimo General de la Armada, que de disquisiciones literarias sacó cifras sobre las que planeó un buque del siglo XV en el que tenía fija la vista el mundo entero.

Conviene aquí fijar de un modo concreto y terminante, que tan sólo se hicieron los planos de la Nao *Santu María* y no se hicieron, ni se pensó en que se hicieran, los de las carabelas *Pinta* y *Niña*, por cuanto es distingo que envuelve una cuestión de delicadeza nacional, pues en la exposición á las Cortes de 24 de Marzo de 1892 se dice que *iban á darse los planos* de la *Pinta* y *Niña* al encargado de construir las por cuenta de los Estados Unidos, lo que no se llevó á efecto, pues jamás se hicieron tales planos; y como el Sr. Monleón, como particular y en todo su derecho, vendió á aquel representante sus diseños para construir dichos dos buques, podría creerse, de unir aquellos dos hechos distintos pero fáciles de confundirse por recaer sobre el mismo objeto, que fué el Estado el que vendió los estudios arqueológicos, cuando no podía ni ofrecerlos, como lo hacía en la declaración á las Cortes, puesto que no eran suyos.

Puesta ya la quilla, se procedió con febril energía á construir la Nao *Santa María*, y nadie puede reclamar en este trabajo la gloria que le cupo al Vicealmirante Beránger, cuya energía superó toda clase de dificultades y aprontó todos los recursos necesarios hasta que la *Santa María* flotó en tiempo oportuno en todas las condiciones en que se habían propuesto el Presidente del Gobierno y el Ministro de Marina.

## El Centenario en Washington.

Al mismo tiempo que en España se procedía á construir la copia de la Nao capitana de Colón, nacía otra idea más completa en los Estados Unidos de la América del Norte, resolviendo el Gobierno de aquella nación, entonces presidida por Mr. Harrisson, que se reprodujera por entero la escuadra colombina, y se recordara con una expedición, el memorable viaje del descubrimiento del Nuevo Mundo. Acordó el crédito que creyó necesario y comisionó al efecto para venir á España al teniente de navío de la reserva Mr. C. Mc. Carty Little. Las instrucciones de este competentísimo comisionado, las que he leído originales, eran notabilísimas por su índole y por el elevado y generoso espíritu que demostraban; no daban las referidas instrucciones gran importancia á la construcción, pues decían, quizá con estas mismas palabras: *coja usted unos faluchos, póngales una superestructora, y ya están las carabelas*; continuaban diciendo que nada les impedía á ellos hacerlas, pero que hechas en América y tripuladas allí, resultarían ridículas, mientras que construídas en España, llevadas allí desde España y tripuladas por españoles, se agigantaban sus proporciones; y que si Mc. Carty Little conseguía que la nación se hiciera cargo de ellas, dándoselas á mandar á un Jefe de la Armada y tripuladas por personal de la Marina militar, que entonces el recuerdo resultaría grandioso, pues eran los propios descendientes de

los descubridores, legítimos herederos de sus glorias, los que iban á reproducir al vivo un recuerdo histórico, en forma superior á cuanto se ha hecho hasta el día, y á cuya expedición aseguraban una recepción colosal en su país.

Era muy original uno de los párrafos de las instrucciones, en que al recomendar á Mc. Carty Little que no omitiera esfuerzos para convencer á nuestro Gobierno, se le decía que debía hacerse *pesado* con el Ministro de Marina, para que en medio de sus muchas ocupaciones se fuera fijando en lo grandioso de la idea; y hasta se le encomendaba que sufriera con paciencia las consecuencias á que pudiera dar lugar tal pesadez, asegurando siempre á nuestro Gobierno que el propósito del de los Estados Unidos era hacer un gran honor á España.

En medio de estas circunstancias tan favorables y de la elección afortunadísima del teniente de navío Mc. Carty Little, había dos condiciones negativas de la mayor importancia. Era la primera el equivocado concepto, que en América se toma casi como artículo de fe, de que en Europa se obtiene todo por poco menos que nada; y así fué, que el crédito concedido para construir las *tres* carabelas y además para obtener los planos de la Rábida con objeto de reproducirla en Chicago, no hubiera bastado ni para hacer uno sólo de aquellos buques; y así salieron los dos que ellos prepararon, como no podía menos de ser, apesar de haber hecho verdaderos milagros el comisionado americano. Esto no le evitó más tarde una verdadera persecución en su país, quizá por los mismos que le encomendaron tales imposibles, sin que llegaran á comprender que no había medio de establecer comparación entre la Nao *Santa María*, que, construída en un Arsenal del Estado á todo coste, y con multitud de servicios que no había que pagar, había costado tres veces más lo que juntas la *Pinta* y la *Niña*, en el que hubo que pagar desde el trabajo arqueológico del Sr. Monleón, hasta la última

bandera. Era tanto más incomprensible un crédito tan corto, cuando, con muy buen acuerdo y tanto con objeto de evitar una construcción completa, como para asegurar unas obras vivas de seguridad para atravesar el Atlántico, se le ordenaba que comprara buques costeros, para sobre ellos improvisar las carabelas; y debían suponer en Washington que los buques se encontrarían regalados, cuando principiando por gasto tan crecido, se creía que todo terminado iba á resultar tan económico.

Fué otra condición negativa el ser sólo teniente de navío el enviado Mr. Mc. Carty Little. De hecho no era tal oficial subalterno, pues retirado desde tiempo atrás por una herida en accidente del servicio, su posición era de delegado del Ministerio de Relaciones exteriores de Washington; pero no estando determinado este carácter, la conservación de su rango militar le cerraba infinidad de puertas, ya que no era lógico que un teniente de navío extranjero estuviera en conferencias diarias con los Ministros de la Corona, ni aun que tratara de igual á igual á los propios Jefes de su nación, como le hizo falta después, y como pudo haberlo hecho con un sencillo cargo diplomático.

### **Las carabelas "Pinta" y "Niña".**

Aclaradas estas circunstancias, volveré á la comisión que, como se ve, era la de construir la escuadra colombina por completo. Visto, sin embargo, que teníamos ya adelantada nuestra *Santa María*, el Gobierno de los Estados Unidos modificó su plan, pidiendo que se enviara á Chicago nuestra Nao y que se aceptaran con el mismo objeto las carabelas *Pinta* y *Niña* que el comisionado de aquella nación construiría en España, todo lo cual se aceptó, contestándole afirmativamente.

En vista de esto Mc. Carty Little procedió á buscar astillero, para lo que recorrió toda España, pues nadie podía ofrecerle un trabajo medio serio por las escasas cifras de que disponía, hasta que, por último, un constructor de Barcelona, de apellido Cardona, se avino á dar los dos buques listos por la cantidad deseada.

Según el plan del Gobierno americano, debían comprarse buques de cabotaje, pero como de ser esos buques grandes hubieran salido muy costosos, los adquirieron muy chicos, se les puso una obra muerta que nunca tuvieron, ó sea un peso alto considerable, y como, chicos y todo, eran de más eslora que la que les asignaban los trabajos arqueológicos del Sr. Monleón, sin andarse con remilgos, como quien corta un queso, los cortaron por la popa, que quedó presentando un frente plano, sin salida de aguas de ninguna especie, ó sea una proa y un pedazo de buque; una cosa imposible de navegarla, y gracias si á remolque y con las mayores dificultades pudieron ser llevadas á su destino.

Como se ve, la celebración tomó por completo una nueva faz, y si antes se había pensado en el viaje á Chicago como una cosa posible, fué después cuando quedó, no sólo formalmente acordado, sino convertido en lo principal del Centenario. Debe, sin embargo, consignarse que el interés de la parte oficial y Centros científicos seguía concentrada obstinadamente en la construcción de la Nao *Santa María*, y, como es muy natural, especialmente la del personal encargado de la ejecución, por lo que unos y otros recibieron al delegado americano con todo el desvío posible, cercano á la hostilidad, sin que podamos hallar la razón de ello; y como el teniente Mc. Carty Little no podía, por su graduación, tener el acceso fácil que, en otras condiciones, hubiera tenido junto al Ministro de Marina y Presidente del Gobierno, que por entusiasmo cuidaban personal y directamente de todo lo referente á la expedición, las dificultades que tuvo eran muy

sobradas para que uno menos animoso que Little abandonara la empresa, en la que no obtuvo el menor auxilio oficial, hasta que las circunstancias hicieron que yo le brindara mi amparo.

### **Nombramiento de Comandante y organización de la expedición.**

Mientras los sucesos que he detallado seguían su curso en España, estaba yo en el Río de la Plata mandando la corbeta *Nautilus*, escuela de guardias-marinas, preparándome para seguir viaje al Cabo de Buena Esperanza, cuando recibí orden telegráfica de regresar con el buque á Cádiz, á cuyo puerto llegaba el 28 de Junio de 1892, completamente ignorante de que se construía la Nao *Santa María*, y mucho menos de que yo era el indicado para mandarla, cuyas dos noticias supe en el momento de fondear.

Al día siguiente de mi llegada, y sin haber visto la Nao, pasé á Madrid con objeto de excusar tan honrosa comisión, por contrariedades que se me ofrecieron desde el primer momento, pero comprometido personalmente por el Sr. Presidente del Consejo, la acepté, no sólo por agradecimiento á las razones que se alegaron para que yo cediera, sino porque el poderoso discurrir del gran estadista trazó la línea divisoria que existía entre *la expedición representativa del descubrimiento*, que es la gloria nacional, á *la construcción*, que era memoria arqueológica y científica, muy meritoria, pero de muy distinta índole, y la única en que se fijaban los creadores de la Nao, en manos de altos Centros científicos, que no querían soltar *su Nao*, ni yo quitársela, pero que el jefe del Gabinete quería que tomase á toda costa. Acepté el ofrecimiento del Presidente del Consejo de Ministros, señor D. Antonio Cánovas del Castillo, de que sería el *represen-*

*tante único de las grandes glorias y tradiciones del descubrimiento*, lo que se me cumplió en todas sus partes.

Procedí al estudio de la expedición, lo que, como se verá, no se había hecho hasta entonces.

El primer proyecto había sido que los tres buques fueran á remolque á la Habana, de allí debían ir con la escuadra á la gran revista naval que tenía que celebrarse en Nueva York el 28 de Abril de 1893, la que debían moralmente presidir. De allí seguirían á Chicago, donde se quedarían la *Pinta* y la *Niña*, volviendo la *Santa María* á la Habana, para quedar en el puerto de pontón y como un recuerdo de la celebración del IV Centenario del descubrimiento de América.

De ahí partió mi idea de la travesía á la vela. Hablé de ello al Ministro de Marina, pues me pareció que era lo que verdaderamente completaba el viaje representativo y correspondía á la importancia que tenía; ofreciendo que así se haría, *si podía ser*, pues no había visto ni conocía el menor detalle de la *Santa María*. Y debo decir, que desde que se habló de cruzar á la vela el Atlántico, fué una verdadera nube de tenientes de navío que me hablaron y escribieron para que me interesara para que se les diera el mando de la *Pinta* y *Niña*, ó para acompañarme en la Nao; cosa que en honor del Cuerpo debe decirse que fué tan unánime como honrosa.

Quedaba, pues, el plan modificado; esto es: las carabelas irían á la vela hasta la Habana y lo demás tal como queda referido.

Por verdadera y gran fortuna, asuntos de carácter particular me llevaron á Barcelona, donde ví una de las carabelas en construcción y los diseños sobre los que debían quedar terminadas las dos, volviendo á Madrid sumamente alarmado tanto por aquellas, como por la misma *Santa María*, cuyos detalles é historia yo desconocía todavía.



Manifesté al Ministro de Marina y Presidente del Consejo, que la construcción de las carabelas *Pinta* y *Niña* no era una cosa seria, y mucho menos para lo que se pretendía, que era imposible que fueran á la vela, so pena de condenar al ridículo y á una muerte segura á los que la tripularan y que aun á remolque era un problema su viaje.

Las razones que hube de aducir eran tan poderosas, que quedó aceptado que había de llevarlas á remolque.

Redacté desde luego el presupuesto, en que nadie había pensado.

Había que llevar á remolque esas dos carabelas hasta la Habana, comisionando al efecto dos buques de guerra; debían seguir después de Nueva York á Chicago, por el San Lorenzo; pues el canal Erie que se creyó era el camino indicado, tenía un puente de hierro fijo con sólo diez pies y dos pulgadas sobre el nivel del canal, que no tiene más de siete pies de agua, y había que sostener por fin los tres buques desde Agosto del 92 á Octubre del 93 inclusive, lo que representaba cuarenta y cinco pagas.

Además, el remolque desde Montreal á Chicago y el de regreso de la *Santa María* hasta aquella ciudad tenía que ser por remolcador mercante, pues según los tratados entre el Canadá y los Estados Unidos, sólo puede haber en los lagos un buque de guerra de cada nación, de las dos que dominan las orillas, y ninguno de los otros países, y quedaba el pago del paso de los canales. Así, pues, empezando por el envío de dos buques de guerra á las Antillas, el presupuesto que hice era pavoroso.

Alarmados ante perspectiva tan ruinoso, cuya importancia no se había calculado, pues como he dicho anteriormente, el interés estaba concentrado en la *construcción* y no en la *comisión*; no siendo posible retroceder, pues las carabelas americanas estaban ya muy adelantadas, fui comisionado por el señor Presidente del Consejo para tratar con Mc. Car-

ty Little sobre el mejor giro que se pudiera dar al asunto.

Desde luego el comisionado americano reconoció que lo que había quedado á nuestro cargo era lo más costoso y más difícil; pero que habiéndosele aceptado la proposición sin observaciones, no se creyó llamado á hacerlas; y sin duda debía estar preparado, pues en breve llegamos á un acuerdo. Quedó convenido que ellos llevarían las carabelas *Pinta* y *Niña* á la Habana, donde me las entregarían; que desde allí y ya tripuladas por nosotros las llevaría la Escuadra española, que de todos modos tenía que ir á Nueva York, y que desde allí á Chicago, si bien seguirían tripuladas por España, los Estados Unidos cuidarían del remolque. Quedaba, pues, reducida nuestra parte á la de la *Santa María* sin otro gasto, pues la *Pinta* y *Niña* debían ser tripuladas por personal de la escuadra de la isla de Cuba, no sólo á cargo de aquel presupuesto, sino de los buques á que pertenecieran en los que seguirían figurando.

Falta agregar que Mr. Little me rogó que para las fiestas del 12 de Octubre se le aceptasen por aquellos días las dos carabelas, con objeto de que figuraran en ellas, pues no podían estar listas para las del 3 de Agosto, y que terminados que fueran los festejos se las devolvieran para seguir el plan convenido.

Por nuestra parte, quedó el plan aceptado el mismo día por el Sr. Ministro de Marina y Presidente del Consejo, mientras que Little lo solicitaba de su Gobierno, que aprobó igualmente lo propuesto, aunque con las consecuencias que veremos más adelante.

Como resultado de cuanto dejo expuesto, quedó concedido un crédito en Real decreto, previa aprobación del Consejo de Estado, para el sostenimiento de la Nao *Santa María* hasta 30 de Junio de 1893 (fin del año económico); el buque fué declarado del Estado, y como tal á cargo del Ministerio de Marina, figurando en las listas de la flota del año 1893.

### La Nao "Santa María," en comisión.

El 15 de Julio de 1892 veía por primera vez la Nao *Santa María*, cuyo mando me entregaron personalmente á bordo de ella el 29 de aquel mes, el Sr. Vicealmirante Beránger, Ministro de Marina, y el Capitán general del Departamento.

El buque había sido dado por listo por la Comisión ejecutiva, y si bien era cierto respecto á la construcción del casco no estaba dispuesto ni aun para poder salir á la boca del puerto, careciendo de lo más indispensable para la vida y aun para la navegación. Y baste decir que, entre otras muchas exageraciones de no pequeña entidad, se consideraban bastantes para cruzar el Atlántico una cocina y una bitácora representativas del siglo XV, de todo punto imposibles de utilizar más que como efectos de Museo. Por fortuna, al llevar á la Nao toda la tripulación sacada de la Escuela de Guardias marinas que acababa de mandar, llevé consigo multitud de efectos que, por de pronto, permitieron la salida, sin lo que hubiera sido de todo punto imposible. Gracias á esas condiciones salió la Nao de la Carraca para Cádiz el 30 de Julio á remolque del transporte *Legazpi*, que llevaba la insignia del Sr. Ministro de Marina.

Apenas salidos del Arsenal, la opinión pública cambió y se fijó en la representación de la Nao *Santa María* y no en el propio buque, pues el sentimiento del pueblo, las consideraciones de los extranjeros y las ideas de todos, fueron por rumbo muy distinto del que se imaginaban los que se concretaban al problema arqueológico. Hasta entonces todo había sido la construcción de la Nao; es cierto que el pensamiento era altamente patriótico; que los estudios arqueológicos eran notabilísimos; que la idea de dedicar á la cons-

trucción parte de las cantidades asignadas por el Gobierno para el Centenario no podía ser más oportuna, y que la energía y buena voluntad de los que intervinieron en ello estaba sobre toda ponderación; pero esto no salía del mundo científico, y en cambio, el público dudaba de la exactitud; juzgaba que construída en un Arsenal del Estado y con fondos de aquél, manejados con completa libertad y sin traba alguna, se había dispuesto de toda clase de elementos para hacer cuanto fuera preciso; es más: se dudaba de si á fuerza de seguir diseños antiguos de notoria inexactitud, como todos los de la época, se había construído un casco sólido, pero incapaz de cruzar el Atlántico en condiciones razonables; los inteligentes objetaban que habiendo sido la antigua *Gallega* de la navegación de las costas de Holanda, debían ser sus obras vivas de distinta forma de las de la moderna *Santa María*, que seguramente no podría navegar en aquellos tormentosos mares; así, pues, todo refluía sobre el viaje, pues el viaje era la gloria nacional, y no la Nao, que en él fué sólo un instrumento.

La opinión pública, con ese certero instinto que dirige el sentimiento de los pueblos que, como el nuestro, están encariñados con sus glorias, al considerar la *Santa María* propiedad de toda España, con tripulación de españoles, puesta en la lista de su flota y al mando de uno de sus capitanes y con la antigua bandera de Castilla enarbolada en su popa, vió en el conjunto la resurrección de las pasadas glorias que dieron un mundo á la humanidad; no vió la carroza histórica de una procesión cívica y naval, sino la propia historia que quedó escrita con la quilla de la Nao *Santa María* á través del Océano; vió el surco por donde desbordó la Europa afligida del feudalismo y de la intolerancia religiosa en busca de esa playa donde Colón, al mismo tiempo que clavaba el pendón de Castilla, dejaba emezado el gran período de la Edad Moderna. La opinión pública vió el viaje solamente,

dejando la Nao como si no existiera y como tal nos acogió como héroes á los que debíamos verificarlo; que, ciertamente, tendríamos muy buena voluntad, pero aún nada habíamos hecho; y sobre todo, no habíamos hecho el viaje con Colón, sin duda por haber nacido cuatrocientos años después. Sin embargo, no faltaba gente que lo tomara á lo serio en los arranques de entusiasmo que dominaban el corazón del pueblo español; y así, entre muchos, puedo citar una mujer del pueblo que me enseñaba á su hija diciendo: "ese es Colón,,"; y el angelito con su manecita me señalaba; y puede ser que el día que sea mujer jure y no haya quien la apee de que el mismo Colón le dió bizcochos y almendras en 1892.

De esta avalancha, de que nos defendíamos cuanto podíamos mis compañeros y yo, en que al menor desliz podíamos caer en el más inmenso ridículo, se hacía intolerable desde el último carpintero, que había clavado un clavo en el casco de la Nao, á los más conspicuos personajes del país; y no se dolería más el que después de bordar una bandera sostuviera que sólo suya era la gloria cuando, convertida en enseña de la Patria, había alcanzado la inmortalidad entre ensangrentadas legiones, fundándose en que si la bandera no se hubiera hecho no la llevaran como guía al combate; que lo que se dolían muchos de los que el público olvidaba, juzgando que de no haber Nao del siglo XIX, no había viaje ni representación, y siguiendo de escalón en escalón, casi ni descubrimiento ni viaje de Colón.

Nada de esto era nuevo para mí, y lo había visto claramente desde mi primera entrevista con el Sr. D. Antonio Cánovas del Castillo, claridad que resultaba más al ver el estrecho criterio de los que sólo pensaban en el empeño científico de la reproducción del buque, del mismo modo que pesé la importancia del proyectado viaje á la vela, que entraba por mucho en el entusiasmo de todas las clases sociales. La gloria de España era el viaje, yo iba á ser su repre-

sentante, y en la memoria del viaje era en el que los españoles se creían justamente con derecho á una parte de gloria. Nada hice para promover el entusiasmo, ni en aquella ocasión ni después, durante el viaje; no hubo discurso ni brindis en que yo no empezara diciendo que yo no era sino el porta-estandarte de las glorias españolas, el primero que, como uno de tantos, festejaba las glorias de toda España; pero las circunstancias pesaban con tal fuerza, que en Huelva y Sevilla tuve que abandonar el buque é irme á vivir á tierra para evitar rozamientos y dificultades de los que se creían lastimados de verse, más que preteridos, olvidados, por la opinión, pero cuyas gestiones, por fortuna para mí, se detenían ante D. Antonio Cánovas del Castillo, que era el que alentaba el entusiasmo del viaje. Así y todo no figuró la Nao en las fiestas que hubo en Huelva en Agosto y Octubre de 1892 en los términos que pudo hacerlo, hasta que emprendido el viaje pude poner sin obstáculo toda mi parte personal en beneficio de tan honrosa comisión, como debía para corresponder al eximio Presidente del Consejo de Ministros D. Antonio Cánovas del Castillo, como he dicho repetidas veces, y no me cansaré de repetir.

\*  
\* \*

El 31 de Julio salimos á remolque del vapor *Pielago*, de la Compañía Transatlántica, y el mismo día, pasando por delante de las históricas playas de la Rábida, fondeamos en la vecina y hoy próspera ciudad de Huelva, en espera del aniversario de la salida de Colón, en que debía verificarse la primera serie de festejos. Nada más natural que lo hecho, pues todos los buques de guerra estaban ocupados con la recepción de las escuadras del mundo entero que acudían invitadas á la fiesta, pero el público y la prensa motejó en alto grado que la Nao *Santa María* fuera conducida por un

buque mercante, lo que no volvió á repetirse, y lo que nos sirve como última y más concluyente prueba de que el país había tomado el histórico recuerdo como la expresión de un sentimiento nacional, no como una simple reproducción arqueológica de la Nao de 1492.

### **Fiestas de Agosto de 1892.**

Según el programa de los festejos, debían dividirse éstos en dos series, una en Agosto, aniversario de la salida de Palos, y otra en Octubre, aniversario á su vez del descubrimiento.

En las primeras le tocaba á la Nao estar en Palos para salir de allí al amanecer del 3 de Agosto, pasar por entre las filas de buques nacionales y extranjeros, que por su calado debían esperar fuera de la rada, y cuyos buques, al pasar, saludarían con 21 cañonazos el histórico pendón de Castilla, siguiéndole después en columna para navegar un cierto tiempo al SO. como, según parece, consta que lo hizo Colón: y, terminada la solemne representación de la salida, regresaría la Nao á Huelva con los buques de menor calado, donde continuarían los festejos bajo la presidencia del Sr. Ministro de Marina, mientras que los grandes buques de combate volvían á Cádiz, donde debían ser igualmente atendidos por comisiones y autoridades.

Conforme al programa, me trasladé á la vela desde Huelva al otro río frente á Palos, donde debía pasar la noche del 2 al 3 de Agosto, aniversario de la salida de Colón. Allí quedó sola la Nao *Santa María*, representando un papel en que éramos los únicos actores y espectadores, pues propios y extraños habían quedado en Huelva, donde al ser oscuro, reflejaba el lejano resplandor de las iluminaciones. Mas esa fiesta, para nosotros solos, ha sido la más solemne, la

más grandiosa de todo el Centenario; fiesta capaz de evocar sentimientos sublimes tan grandes como en lo humano cabe dentro de ese innato dominio que tienen sobre nuestra alma los recuerdos de la historia patria, cuando revisten las formas de la realidad. En efecto; el sitio, seguramente nada cambiado, y tal como lo vieron los hombres del siglo XV, idéntica Nao, en el mismo lugar en que estuvo Colón, tal como debieron verla y con tan distintos sentimientos, él, sus compañeros, las familias de éstos y los buenos frailes de la Rábida; el recuerdo del gran continente americano, donde he pasado los mejores días de mi juventud, que veíamos en su profunda transformación al través de cuatro siglos; la misma soledad, el lejano bullicio de las fiestas de Huelva, evocando frente á frente el hoy al ayer; el panorama, que al irse borrando entre las claridades del día, nos llevaba en fantasías á otro siglo y á otras gentes; todos nosotros, los tripulantes de la Nao de 1892, sin ser románticos y todos hombres de mundo, avezados á las grandes luchas del siglo XIX, ligábamos, sin darnos cuenta, el pasado y el presente en la indisputable y sublime unidad de la historia del hombre. ¡Sólo nosotros hemos vivido de verdad unas horas en el siglo XV!

Expediciones, fiestas, peligros, grandes discursos... ¡Todo convencional! ¡Todo pálido y más que sabido! ¡Todo pequeño ante el cuadro verdad de la noche del 2 al 3 de Agosto de 1892, á bordo de la Nao *Santa María*!

Al amanecer del 3 vino á nosotros el crucero *Isla de Luzón* (1.048 toneladas desplazamiento) y cogiendo la Nao á remolque, dió principio la simbólica maniobra de la salida. Llevaba la vanguardia el transporte *Legazpi* con la insignia del Ministro de Marina, seguía la Nao remolcada por el crucero *Isla de Luzón*, y en dos columnas de honor, por ambas aletas, todos los buques nacionales y extranjeros que habían podido pasar la barra del Odiel. Afuera nos esperaban las



escuadras de todas las naciones civilizadas, fondeadas en dos grandes columnas, por entre las que debíamos desfilas con toda la escolta.

A la cabeza de aquella grandiosa parada, ostentación de la fuerza, del progreso y de la ciencia del siglo XIX, largué las velas de la diminuta Nao del siglo XV y descargando la arcaica artillería en señal de salida, entramos en las aguas de las flotas acorazadas, que al paso saludaban con 21 cañonazos, y agregándose en comitiva por ambos costados, formaban, con nuestro acompañamiento, cuatro columnas que escoltaban y honraban la Nao de Colón en su viaje memorable de 1492.

Desgraciadamente, la marea no daba tiempo para que durara mucho esta grandiosa procesión, pues muchos de los buques para volver á Huelva necesitaban pasar la barra en el mismo momento de la pleamar; así que la columna que salió del Odiel, regresó, desde luego, al fondeadero de Huelva, y las grandes escuadras hicieron rumbo á Cádiz, en cuyos puntos respectivos debían ambas ser obsequiadas por nuestra nación, como he dicho poco antes.

Regresó la Nao á Cádiz el 6 de Agosto á remolque del crucero *Isla de Luzón*, y el mismo día pasó á la Carraca para alistarse para el viaje.

### **De Agosto á Octubre de 1892.**

Parecía lógico que en el intervalo entre ambos festejos se empezara á preparar la Nao para el viaje; pero no sólo no sucedió así, sino que no se me permitió ni terminar muchas cosas que no se habían acabado; ni aun aquellas otras que sin tener nada que ver con la forma especial del buque, constituían pequeño acomodo, pues del Ministerio se recibían repetidas órdenes de no tocar absolutamente nada de lo que se consideraba el *non plus* de la verdad histórica. Y no era así;

exteriormente estaba la Nao completa, completísima; su aspecto se calificaba, con razón, de simpático, y era de un valor histórico indiscutible; pero apenas se entraba á bordo, se perdía toda la ilusión; pues por dentro era ni más ni menos que un buque de carga, con perfecto sabor al siglo XIX, y ninguno de la época que representaba, con la sola excepción de la cámara alta, ó chopa, llamada del Almirante, cuyo frente, de estilo gótico, era clásico, así como la instalación interior. La desilusión se aumentaba por el espantoso desorden que ofrecía la dotación, que entonces se componía de Comandante, cinco Oficiales, cuatro Guardias marinas y cinco de maestranza, además de un crecido contingente de marinería; es decir, quince de clase, sin un camarote, ni una litera, ni cocina, ni retretes, ni nada, más que baúles tirados, ropa esparcida, y viviendo en común en el más completo tumulto, con todos los riesgos que esto trae para la disciplina, cuando no lo abonan casos de guerra ó circunstancias extraordinarias que lo justifiquen.

Yo pretendía colocar la dotación con instalaciones que, dando al interior color de la época, ocultaran á los tripulantes; y la única que no podía ocultarse, como era la cocina, estaba plenamente justificado que no habíamos de vivir durante quince meses como vivieron Colón y sus compañeros; que si no hay nada más honroso que toda clase de sacrificios, cuando se trata del servicio y del interés del país, era, en cambio, hasta poco decoroso someterse á exigencias que no tenían otro fundamento que un entusiasmo histórico que entraba en los límites de lo ridículo. Conmigo estaban todas las autoridades de Marina, sin distinción; pero algunas personalidades de doctas corporaciones pesaban de tal manera sobre dichas autoridades, que no había medio de dar un paso.

Pensando si el obstáculo podía ser mi personalidad traté de excusar la comisión, pero no me fué posible alcanzarlo y fué preciso seguir así, sin comer oficialmente, pues no había

á bordo más fogón que uno que yo me había procurado, y cocinando con carbón que me daban mis compañeros, pues no teniendo fogón, hallé más de una vez dificultades en justificar el consumo de combustible.

Nada, sin embargo, más insostenible á mi juicio, que lo que se pretendía, pues ni es verosímil que Colón, almirante *sub-conditione*, fuera espléndidamente alojado, como yo lo estaba en la chupeta, cuando tan escaso era el sitio, ni tampoco, que Juan de la Cosa, dueño y maestre de la Nao fuera tirado sobre una esterilla. Podría no conocerse la indumentaria que llevaron los descubridores, pero puede asegurarse que la tenían, y á mi juicio no tiene el menor viso de probabilidad afirmar que no llevaran ninguna. Yo instaba para que se acomodara la dotación, con lo que había medio de esconderla; y al contrario, dando carácter arqueológico á lo que se hiciera, se le quitaría á la Nao, por dentro, el aspecto sobradamente moderno que tenía; y así sucedió más adelante, en que conseguí acomodar á mis subordinados, ocultando la indispensable indumentaria de la vida, dando por dentro al buque el carácter que le faltaba; y aunque siempre con grandes molestias, no eran las que se pretendían entonces con sacrificios que ofendían la dignidad y el decoro y en cuyas condiciones no hubieran hallado un Oficial de la Armada que se hubiera sometido á tal humillación. Pero no había aún llegado este tiempo y fué forzoso volver á Huelva el 3 de Octubre, entre baúles, platos, sillas, todos y todo revuelto, imposible vivir á bordo y teniendo que salir fuera de la Nao para cuantas exigencias grandes y pequeñas tiene la vida, y con el inmenso disgusto de ser todo ello consecuencia de un profundo error ó de un interés determinado, para lo que éramos estorbo yo, ó la Corporacion á la que el señor Presidente del Consejo de Ministros había confiado la comisión, y quien estaba bien ajeno de la presión y la oposición intolerable que estábamos sufriendo.



## IV Centenario del descubrimiento.

Ningún papel especial tocó á la Nao *Santa María* en las fiestas del IV Centenario del descubrimiento, aunque tomara parte en todas incidentalmente. Pero antes de seguir adelante, diré algunas palabras de las carabelas *Pinta* y *Niña* que, procedentes de Barcelona, acababan de llegar á Huelva arbolando la bandera de los Estados Unidos, con su gallardete de guerra y á remolque del crucero *Bennington* de su nación.

Estos buques, terminados en Barcelona en la forma que he descrito en algunas páginas antes, embadurnados de alquitrán por dentro y por fuera, incluso las cubiertas, sin adorno ninguno y resaltando la imposibilidad de que buques que eran innavegables á primera vista, tuvieran semejanza histórica con los originales que navegaron aguantando los mayores temporales al regreso de América, comparaban desventajosamente con la Nao *Santa María*, cuyo alteroso casco y algo de adorno teatral, la colocaban en condiciones de impresionar vivamente á propios y extraños. Además, lo que podríamos llamar sus circunstancias morales habían cambiado; ya no dependían de Mc. C. Little, ni del Ministerio que había ordenado su construcción, sino que habían sido entregadas á la escuadra de los Estados Unidos que estaba en Europa para las fiestas del Centenario, y sin entrar en el espinoso terreno de las intenciones, no creemos equivocarnos

al afirmar que en la escuadra (en que yo contaba numerosos amigos), había producido mala impresión la desfavorable comparación de las carabelas americanas (que así se las designaba), con la nuestra; el deslucido y trabajoso encargo de remolcar dos buques tan malos á través del Atlántico; el deseo de los oficiales de conservar las carabelas después de tenerlas en América; el desconocimiento de lo relativamente poco que en ellas se había gastado y de que sólo obedecían á la *representación del viaje*, mientras que la *Santa María* sólo había obedecido á la *parte arqueológica* de su reproducción, y quizás hasta la ojeriza de una no pequeña parte de nuestro elemento científico oficial, todo acumulaba un nublado tal sobre los dos pobres barquitos, que estoy seguro de que el inteligente Mac-Carthy Little se hubiera alegrado de no haberlos comenzado.

Como se recordará, á petición del encargado Mr. Little, habíamos quedado en que durante las fiestas de Octubre me serían entregadas las carabelas *Pinta* y *Niña*, para que en unión de la Nao figuraran en aquella ocasión completando la escuadrilla colombina. Conforme aquel plan, hubo una conferencia entre el Sr. Presidente del Consejo de Ministros don Antonio Cánovas del Castillo, el Ministro de los Estados Unidos en Madrid, el Almirante americano Luce, dependiente del Ministerio de Relaciones exteriores de su país, Mister Curtis, Delegado general de la Sección Latina en la Exposición de Chicago y yo, no asistiendo Mac-Carthy Little, cuyo paradero se ignoraba y que andaba atribulado buscando albergue entre la aglomeración de gentes que habían acudido á Huelva para las fiestas y ver la llegada de SS.MM. al siguiente día.

De la conferencia resultó que el Sr. Ministro de los Estados Unidos me dió un volante escrito de su puño y letra para Mac-Carthy Little si parecía, ó si no para el Comandante del crucero *Bennington*, con objeto de que me fueran

entregadas las carabelas *Niña* y *Pinta* á primera hora del día siguiente.

X El programa de este día era que la Nao y las carabelas estuvieran fondeadas frente á la barra de Saltes, en 1892 casi cegada por los aterramientos, con objeto de que Su Majestad la Reina las viera en la posición en que estuvieron la noche del 2 al 3 de Agosto de 1492 esperando el terral para salir del río y lanzarse á su inmortal expedición. Apareció Little temprano, le entregué la orden del Ministro de los Estados Unidos, pero el Comandante del *Bennington* se negó rotundamente á entregar las carabelas, diciendo que no tenía orden del Almirante que estaba en Cádiz, y se opuso del mismo modo á que se quitasen las enormes banderas y gallardetes americanos que tenían izados. En vista de eso, yo, que había quedado solo en Huelva, pues todo el mundo estaba ya en la mar esperando la escuadra real, le manifesté que de conservar la bandera americana se alinearan las carabelas con los buques extranjeros, y que de ningún modo me acompañarían á la barra de Saltes. El pobre Mr. Little, que hacía esfuerzos extraordinarios para salvar el primitivo plan en unión del Almirante Luce y Mr. Curtis y á los que yo ayudaba con gusto, consiguió que arriaran la bandera americana y pusieran el pendón de Castilla, no sin la observación impertinente de los Comandantes que lo hacían, puesto que la Nao *Santa María* tampoco usaba la bandera española, sino dicho pendón de Castilla. Ya así, las hice remolcar y los tres buques fueron colocados en la barra de Saltes al objeto que antes he descrito, pero allí acudí yo en persona á bordo de las carabelas á rogar á los Comandantes que arriaran unos descomunales gallardetes de guerra, observándoles que en tiempo de Colón ni existía aquel distintivo ni casi las naciones cuyas guerras dieron lugar á aquella insignia que descomponía la representación histórica que estábamos llevando á cabo. pero no lo pude conseguir, diciendo los Co-

mandantes americanos que tenían orden de no quitarlo, pues representaba sólo que los buques estaban mandados por oficiales patentados. Siguiéron, pues, así, habiendo relatado estos incidentes tan sólo para dar á conocer el cambio que se había verificado, precursores de otros incidentes de mayor importancia que más tarde me habían de ocurrir en Wáshington y Nueva York.

Pasó por nuestro costado la escuadra Real, y regresábamos ya de noche al fondeadero, cuando una mala maniobra del remolcador que llevaba la Nao *Santa María* nos arrojó sobre la proa del crucero francés *Vautour*, con una corriente de cuatro millas, salvando milagrosamente de naufragar gracias al poco peso de la Nao, que montó sobre la cadena, evitando el espolón. Dió ello lugar á una faena tremenda, en que no recibimos más auxilio que el de un vapor de la Compañía Trasatlántica española, ni del mismo *Vautour* con quien estábamos enredados, afanado como estaba todo el mundo para acudir á las fiestas é iluminaciones. Luchamos con verdadera desesperación, con el absurdo modo como estaba el buque dispuesto, y de haber estado á bordo, en aquella ocasión, los que pretendían que estaba la Nao perfectísima para todo, habrían comprendido hasta qué punto representaba el desconocimiento más absoluto de las exigencias de la navegación, y que de seguir todo como estaba, sin reformarlo, era ir á perecer al primer contratiempo. Terminó aquella noche amarga con dos heridos y varios marineros lastimados, de lo que no me atreví á dar parte sino mucho después, pues todo se tomaba como oposición á determinados elementos. Sin embargo; aquella cruel experiencia me afirmó en mi propósito inquebrantable de no salir á la mar de aquella manera.

El día 12 de Octubre, día memorable en la historia de la humanidad, en cuyo aniversario SS. MM. inauguraron la columna que debe recordar á la posteridad el año 1892,

tenían que esperar á la Reina de Chum  
Cancan, la ma de Canovas, & Joa  
guina, tuvo un día de diciembre  
ca...



acudió la Nao al pie de la Rábida á completar con su presencia el grandioso panorama que no olvidaremos fácilmente los que lo presenciámos.

Terminadas las fiestas de Huelva, fué remolcada la Nao á Sevilla por el crucero *Isla de Cuba* y lancha *Aguila*, haciendo noche en Bonanza, en cuya ocasión el Ayuntamiento de Sanlúcar de Barrameda nos obsequió con un baile improvisado en la casa de la villa.

En Sevilla fué la Nao visitada por S. M. la Reina Regente y por las Infantas Mercedes y María Teresa, no siéndolo por S. M. el Rey, enfermo en aquellos días. Muchas personas de distinción visitaron el buque y alguna gente, aunque no tanta como se podía esperar, por estar amarrado al muelle pero sin plancha á tierra.

El día 20 de Octubre de aquel año 1892 se dieron las fiestas por terminadas. Desde aquel día quedaba yo frente á frente con el viaje; estaba escarmentado con lo ocurrido en mi anterior estancia en el Arsenal, en que no pude hacer nada á pesar de contar con toda buena voluntad de todas las autoridades de Marina, y tenía el deber para el país y para la Corporación de evitar el ridículo y la posibilidad de una catástrofe, de los que se me hubiera hecho cargo sin duda alguna.

Nadie más interesado que yo, desde aquél momento, en que la expedición saliera bien, pues iba á ser el representante de las glorias españolas del siglo XV, y como tal á recibir los plácemes en primer término; y en tal concepto, como español, como Oficial de Marina, como responsable de mi propio crédito, tenía el mayor interés en que no terminara todo con un fiasco, ya que no con algo peor. Pero seguía la confusión en elementos de alta influencia, donde no era la representación del viaje lo que halagaba, sino el deseo de que se paseara la Nao como reproducción arqueológica, á la cual no había que tocar nada, aun á costa de la vida de los que

la tripulaban, del descrédito de la Marina y del ridículo del país.

Llegado, pues, el día último de las fiestas, reclamé el mismo día, con la energía que el caso merecía, y como si algún día se consultaran antecedentes se me tacharía de intemperante, sobre todo porque aparecería por papeles que todo el mundo me daba la razón; la mejor explicación y la mayor justificación de mi conducta, es que la salida estaba fijada para el 8 de Enero de 1893 y el día de Navidad aún no se había dado un martillazo, ni á bordo había cocina para hacernos de comer, ni elemento alguno para navegar (1).

(1) Como demostración indiscutible de las exageraciones de que hago mención, que sin una prueba oficial parecerían increíbles, copio lo más pertinente de la comunicación oficial que pasé al Capitán General del Departamento de Cádiz, en que consta que nada se había previsto ni provisto para que comiera la tripulación, y excuso una discusión que llegó á tomar caracteres de violencia, para que se dispusiera el modo de que se pudiera hacer con decoro lo que de Adán hasta hoy no han evitado ninguno de sus descendientes, oponiéndose tenazmente los arqueólogos, bajo el pretexto de que en tiempos de Colón acudían al exterior á las mesas de guarnición para satisfacer tan apremiantes obligaciones, dando lugar á que por mi parte dijera oficialmente que sería un espectáculo original y *great attraction* en la exposición universal.

Dice así la comunicación oficial:

«Excmo. Sr. Capitán General del Departamento de Cádiz.

Exmo. Sr.: Terminados los festejos de Huelva y debiendo disponerse esta histórica Nao para un viaje serio á través del Atlántico, para el cual carece en absoluto de preparación, me creo en el deber de exponer á V. E. las obras que considero de todo punto necesarias para que pueda ejecutario con seguridad para todos y decoro y decencia para su tripulación, no sólo sin alterar la parte propiamente histórica del buque, que es su primer objetivo, sino resolviendo el problema de acomodar la tripulación asignada por la Superioridad, sin que se desfigure el buque como lo está hoy, hallándose todo sin instalación y ocupando doble espacio del que le sería necesario de haberse contado con que la Nao, aunque siempre un objeto de exhibición, iba á jugar un papel de la vida real, viviéndose en ella y debiendo navegar de verdad más de 13.000 millas.

En primer lugar, Excmo. Señor, considero indiscutible que la dotación ha de comer, y no es menos indiscutible que para el caso no sirven los dos fogones provisionales que lleva hoy, montados en arena por toda seguridad, y con los que, después de cerca de tres meses de armado el buque no se me haya dado ni un mal caldero con qué cocinar el equipaje. Es preciso, absolutamente preciso, instalar ese fogón, haciéndole una caseta ó tambucho como la que llevaba la carabela de Colón, ó adoptar la solución de colocar dos debajo del castillo, dejando el actual sólo para exhibirlo. Suponer que se puede cocinar al aire libre, debajo del derrame de la mayor, sin correr el riesgo de incendiar aquélla ó el casco, además de apagarse el fuego constantemente, pugna con el sentido común, y lo que no puede ser no puede haberlo sido nunca, como así es, bajo el punto de vista histórico, en que está equivocada la Nao, pues Colón llevaba un tambucho sobre el fogón, según el Académico Sr. Fernández Duro.

Del mismo modo es de todo punto insostenible que el timonel no viera la mar ni el aparejo. En esto hay una gran falta marinera é histórica, que me ofrezco á demostrar si es preciso, etc., etc. Pero como esto no tiene remedio, es preciso colocar una rueda y guardines provisionales, que se quitarán al llegar á puerto, etcétera.

Resuelto trabajosamente el incidente por completo á mi favor por Real orden de 2 de Diciembre de 1892, bajo la indicación del señor Ministro, puse yo mismo el decreto de mi puño y letra, incluso el sermón que personalmente escribí con gusto, con tal de acabar de una vez.

Pero apesar de haber ido yo á Madrid, y del deseo del Ministro de Marina, hubo una resistencia para hacer que la Real orden que delante de mí se escribió el 2, no llegara á Cádiz sino el 18, vísperas de Pascuas: y así el día 26 de Diciembre, primer día que de hecho mandé la Nao, se empezó á preparar ésta para la expedición.

---

Parece innecesario discutir que necesita la Nao una bitácora para navegar, pues no sirve para el caso la de teatro que hoy lleva.

Es doblemente indispensable construir jardines para Comandantes y Oficiales. Lleváralos ó no Colón, es contra la decencia y la disciplina la falta de ellos, como incomprendible que pueda dudarse de su absoluta necesidad y de la facilidad de colocarlos de modo que no se vean.

Indispensable instalar los oficiales, etc., de modo que no se vean, etc., etc.

Es absolutamente indispensable abrir al buque portas de salida de agua, para el caso de embarcar algún golpe de mar.

En oficio aparte, por no ser cuestión de obras, trato de la conducción del batel, que considero imposible hacerlo como se pretende que lo haga.

El empalme de la verga mayor, hecho de verdad con reatas, considero que trae un riesgo que no es necesario correr, por lo que propongo á V. E. que se zunche, y colocadas encima las reatas, quedará á la vista como está hoy, pero con inmensa mayor seguridad.

Las anclas, Excmo. Señor, son de todo punto inmanejables, etc., etc., (eran dos anclas realmente muy antiguas, pero del peso reglamentario para un buque de 2.500 toneladas, y, en cambio, la de respeto era ¡fundida!, ó sea un trasto inútil).

En resumen; considero necesario como obras principales, etc., etc.

Nada de esto que propongo varía ni en poco ni en mucho la parte arqueológica del buque, y lo que es más, que ésta pudiera haberse mejorado habiendo hecho las instalaciones con el sabor de la época á que perteneció su modelo, etc.

Aun así, tengo el convencimiento que el buque quedará en muy defectuosas condiciones respecto al que llevó Colón al Nuevo Mundo, que podría carecer de ciertas comodidades, pero no carecería de lo indispensable para navegar en los peligrosos mares de las costas de Holanda, con todo lo necesario que indicaba la experiencia de la época, de cuya manera la Nao actual irá sin los recursos de hoy ni las soluciones de otros tiempos.

Por eso, Excmo. Señor, hay obras, como la del timón, la de las portas de desagüe y lo referente al batel, indispensables, si no se quiere correr á un desastre seguro, caso de encontrar un tiempo, mientras que otras, etc.

Sensible me es, Excmo. Señor, tener que molestar á V. E. con este largo escrito, pero como de callarlo podría comprometer mi reputación profesional, la vida de mis subordinados, que la tienen confiada á mi mando y á mi capacidad, y acarrearía el descrédito del Cuerpo de la Armada, que sufriría seguramente de cualquier accidente ocurrido á este buque, sobre el que tiene la vista fija el universo entero; por eso no vacilo en dirigirme á V. E., etc., etc., y como no ha sido posible aprovechar los meses pasados por escrúpulos arqueológicos que, á mi juicio, son de todo punto injustificados, etc.

He creído de mi deber elevar á V. E. estas consideraciones, por si cree que deben llegar á la Superioridad, rogando á V. E. se sirva apoyarlás con su valiosa opinión.

Dios guarde, etc.—Sevilla 20 de Octubre 1892.—*Victor M. Concas.*

No puedo cerrar este capítulo sin algunas líneas de carácter completamente personal; yo no podía llevar la Nao en el estado en que estaba, pues no era honrado, ni como español, ni como individuo de una corporación, cuyo crédito hubiera padecido; la condescendencia hubiera sido criminal, como lo vino á demostrar después el temporal del 23 de Marzo, en que nos hubiéramos ahogado irremisiblemente; pero de dejarla, y de haber salido bien la aventura á otro Jefe, la víctima hubiera sido yo. Este dilema tremendo para mí, queda perfectamente justificado ante la opinión con el voto que de uno de los vocales del Centro Técnico de la Armada, sostuvo que si se me daba la razón en todo, holgaba la amonestación y que si se me amonestaba no tenía explicación que se aprobara cuanto yo decía, sin quitarle una coma.

Por fortuna para mí, ya colocado en esa situación, salvó mi posición el decidido empeño del señor Presidente del Consejo de Ministros D. Antonio Cánovas del Castillo, de que fuera precisamente yo el que mandara la expedición, lo que, como es consiguiente, allanó todos los obstáculos y lo que yo, ya colocado en esa situación, agradezco doblemente desde el fondo de mi alma.

### **La Nao "Santa María" en 1492, 1892 y en... 1992.**

Ya dije al principio que no era este un estudio recreativo, y como demostración, podrá servirme lo abstracto de las observaciones que van á continuación.

No voy á estudiar la Nao de 1492; que no solamente no he tenido ocasión de hacerlo en los archivos, sino que no es ese el campo de mis aficiones; no voy tampoco á censurar la de 1892 al discutirla, y ver la posibilidad de ciertos detalles, ni tampoco á proyectar la de 1992. Pido simplemente

la palabra, con el derecho que me da la experiencia de las carabelas del siglo XV que sólo los oficiales, mis compañeros de viaje, me pueden disputar, y á cuyo estudio he aplicado lo poco que sé y la experiencia de treinta años de mar. La reproducción de la *Santa María* de Colón fué verdaderamente admirable, no cabe más en el campo de la ciencia arqueológica, y tanto el Sr. Monleón, como el Sr. Fernández Duro, merecen bien de la patria, por un trabajo tan concienzudo; pero cuando se trata de un buque en que se vive, que se maneja y se navega, lo mismo hecho se presta á un trabajo de análisis en que se puede aspirar á un mayor grado de perfección y en que la gloria principal está para los mismos eruditos; ya que suyos son los estudios, suya es la reproducción y sin ella no sería posible el análisis que creo corresponde por completo al fuero de los estudios arqueológicos.

ESTABILIDAD.—Ha sido esta, una de las cosas que más han preocupado al público, pues no podía menos de impresionar la considerable obra muerta, para un calado de nueve á diez pies, lo que ciertamente para grandes temporales y grandes mares podía ser causa de considerable riesgo. No es de suponer que la Nao de Colón fuera tan alterosa, pues para que el público pudiera visitarla cómodamente se habían levantado las cubiertas de la tolda y de la toldilla hasta 1,92 m que tenía esta última; ni podía ser su obra muerta tan pesada, pues era muy considerable el grueso de regatas y barraganetes. El buque tenía sus cuadernas interiores y las clásicas burlácamas al exterior, que es de creer que fueran las que en aquel tiempo constituirían la trabazón del casco, así que le sobraba el peso de parte de las cuadernas; y lo más inexplicable, es que se forró toda interiormente con tablones de tres á cuatro centímetros; y decimos inexplicable, pues nos consta que se hizo contra el parecer de la Comisión arqueológica, y de la misma Comisión que di-

rigió los trabajos; lo que, fuera por sobra de iniciativa concedida á los maestros que trabajaron el casco, ó por lo que fuera, lo cierto es, que recargó inútilmente con unas tres toneladas, sólo el forro interior de la alterosa obra muerta de la Nao.

Apesar de todo, se obtuvo un radio metacéntrico de 1,37 metros, cantidad que hubiera sido muy sobrada, de haberse obtenido en condiciones leales, pues las pruebas se hicieron con el buque cargado con una masa de hierro, la aguada llena, las vergas abajo y con los botes fuera, condiciones que no podían ser las de salida, y mucho menos las de llegada á puerto. No habiendo podido obtener los diagramas del buque, hice de nuevo el cálculo por medio de la co-

nocida fórmula de White:  $gm = \frac{C}{D}$  á  $\cotg. a.$  ( $gm$ , distancia

metacéntrica;  $C$ , peso que se mueve;  $D$ , desplazamiento;  $d$ , distancia recorrida por  $C$ , y  $a$ , ángulo de inclinación), pero con menos lastre, considerando los víveres y aguada consumidos; con las vergas arriba: en resumen, salvo los botes, en las condiciones probables de llegada, y con lo que obtuve 1,13 metros por radio metacéntrico, que no podrá menos de considerar bastante, sorprendiéndome agradablemente. Pero el digno constructor de la Nao, general de Ingenieros D. Casimiro Bona, de quien nadie se acordaba, pero que de ocurrir un desastre hubieran dicho todas las trompetas de la fama que él era el autor del buque, no quedó satisfecho ni del uno ni del otro resultado; y contando con mi honrada cooperación, así como yo contaba con su noble consejo, procedimos á unir los esfuerzos del saber y de la experiencia en favor del proyecto, pero por completo fuera del mundo oficial, aunque yo me cuidaba de que se hiciera lo que convenía por la cuenta que me tenía. En efecto: aparte del radio metacéntrico, la experiencia ha dictado para la esta-

bilidad dinámica la necesidad de un coeficiente de seguridad de 15 á 20 sobre el esfuerzo del viento, sobre las velas colocadas en el plano diametral y á razón de 5 kilogramos por metro cuadrado, coeficiente obtenido sobre la fórmula

$$\frac{D (s - a)}{S^2 h},$$

en la que  $D$  es el desplazamiento en kilogramos,  $s$  la superficie del velamen en metros cuadrados, y  $h$  la altura del centro del velamen sobre el centro de gravedad de la sección sumergida, y á cuyas consideraciones se unía un notable trabajo de dicho general Bona sobre la integración práctica de la escala de desplazamientos en las diversas inclinaciones de los buques, aplicada á la Nao *Santa María*, trabajo que se presentó y obtuvo un éxito en el Congreso Universal de Constructores Navales en Chicago. Con estos elementos obtuve un factor de seguridad de 9,6, que unido á las altas formas de la Nao, representaba todo menos seguridad; por lo que procedí á bajar la verga mayor cerca de dos metros, á mover todos los pesos para modificar el factor  $h$ , y por cierto, ya sin serias resistencias, pero no sin molestias todavía. A fuerza de pruebas pude llegar á un coeficiente de seguridad, 12, que no satisfizo al general Bona, pero que reconocimos ambos no era posible mejorar; coeficiente que yo acepté con propósitos de la mayor prudencia y con que transigió el honrado General de Ingenieros, no sin escribirme un sentido sermón con números y consejos, que aprecio y recuerdo con especial gratitud.

Desde luego que en tiempo de Colón no entrarían en estos detalles; pero hijos aquellos buques de la experiencia, puede asegurarse que tenían otras condiciones de seguridad y más fácil manejo que la Nao de 1892, cuando la de Colón navegaba habitualmente por los tormentosos mares de Ho-

landa; y aparte de mi expedición: la Nao, que yo dejé en Chicago, estuvo para perderse por inmanejable en una breve salida en el lago Michigán en manos de uno de los oficiales más distinguidos de la Marina americana, oficial hecho célebre por sus expediciones polares. Aparte del casco, como resultado de las ideas que acabo de exponer, opino que aquellos buques llevaban el palo mayor más á popa, lo que exigía que la vela mayor fuera más chica: el trinquete más grande; más á popa la mesana para que viniera á funcionar de baticulo, dejando libre la caña del timón y trayendo el centro de gravedad de la sección sumergida muy á popa para el debido equilibrio consiguiente al retraso de los palos mayor y mesana. Esta probabilidad no está en desacuerdo con los dibujos históricos, mirándolos sin juicio ya preconcebido; es así como están la mayoría de los buques pintados en la Sala de batallas del Escorial, que son de la época, y convienen con otros datos que nos proporcionará el estudio de lo que se refiere al batel y á las pruebas, de que nos ocuparemos á renglón seguido.

PRUEBAS.—Las varias veces que con la Nao había navegado á la vela durante cortos momentos y aun á remolque, era el buque tan sumamente inmanejable que me preocupaba esta circunstancia para el viaje, más que otras condiciones, en que se fijaban los mismos oficiales de la Armada; pues no es posible llegarse á formar una idea de la verdadera dislocación de todo equilibrio posible, que causaban por un lado sus formas, el viento sobre sus altos castillos, el palo mayor en el centro de giro y tapando su relinga de barlovento todo el velamen de proa; y por fin, los llenos de popa, que sin duda se habían exagerado para sostener la elevada chupeta, y que dejaban al timón en el vacío; cuyo timón no recibía salidas de agua al principio, sino todos de golpe una vez empezado el movimiento, por lo que, ya con toda la fuerza, llevaba la Nao 90 grados á una ú otra banda,



sin medio de contrarrestarlo. Quise, pues, probar el buque antes de salir á la mar, en que, sobrecargado de víveres y efectos, no era ocasión de buscar remedios, sino de llegar á puerto.

Como era consiguiente, debía probar la Nao una comisión y así lo había dispuesto el Capitán General del Departamento; pero le hice observar que toda comisión al probar el buque *para otro* querría llegar al fin, como yo lo haría en ese caso, y que entonces no saldría la expedición, pues empezando por el factor de seguridad de estabilidad dinámica, no se llegaba ni al límite inferior. Que puesto que el Gobierno había depositado en mí su confianza, que era mejor que la probara yo solo; y que sólo en caso extremo llamaría á la comisión. Así se hizo, y el 21 y 22 de Diciembre, con tiempo duro del S. O., probé la Nao con resultado que, de haberse conocido antes, seguramente habrían hecho variar las líneas de las obras vivas del buque.

Por de pronto, se había dispuesto una rueda en cubierta para el gobierno, que fué la que se conservó después, y con la que me hice á la vela dentro de la bahía de Cádiz. Fijándose en las condiciones del aparejo, que de hecho lo constituía una sola vela, y en la colocación del palo, semejantes todo ello á nuestros costeros, fuí modificando la diferencia de calados, al igual que aquellos en que es extraordinaria, obteniéndose resultados notabilísimos; tanto que al llegar á una diferencia de cuatro pies, 3 pulgadas, la Nao era completamente manejable, viraba y se sostenía bien hasta de bolina, siendo sensible que no se pudiera llegar á los seis pies de diferencia de calado, á causa de los grandes llenos de popa, que eran á su vez causa de que se perdiera algo en el andar y que el gobierno fuera aún algo más duro que habitualmente.

Claro es que esa diferencia de calados traía al palo mayor con caída hacia popa, lo que desfiguraba la vista del

buque, pues es clásico de aquella época que el palo mayor estuviera en candela; pero la traída del centro vélico, y del centro de flotación más á popa, reportaban ventajas tan evidentes, que afirman á su vez la creencia de que el palo mayor debía estar más á popa y sobre la toldilla, como he dicho.

QUILLAS LATERALES.—La inseguridad del gobierno y la imposibilidad de conservar al buque á un rumbo fijo, me hizo solicitar que se le colocaran dos quillas laterales, pero desistí de ello porque se ofrecía alguna dificultad y cedí por consideración, pues se me concedía todo lo demás que indicaba; y de lo que me arrepentí en el temporal del 22 y 23 de Marzo de 1893, en que el mal gobierno nos puso más de una vez en situación de que pudo haber sobrevenido un grave accidente. ¿Las tenía las Nao de Colón? La historia no lo contradice, según opinión de distinguidos arqueólogos y, al contrario, los hechos hacen suponer que las tuviera, pues la Nao fué *puesta ó monte* en Santo Domingo, según el diario de *La Cosa*, y varar en la playa un buque de ese porte y tan alteroso hubiera sido muy difícil, de no tener las quillas que aún usan nuestros costeros, cuando no van forrados en cobre y necesitan varar con frecuencia; cuyas quillas además son útiles para gobernar mejor y navegar de bolina. De todos modos, si se repite la representación histórica en 1992 ó más adelante, aconsejaríamos que no se prescindiera de ellas.

BATEL.—Según consta de los diarios de Colón, la lancha ó batel tenía treinta codos, y con objeto de que cupiera dentro del buque, esa era la distancia desde la tolda al castillo de proa, cuyo dato era el más exacto de los de la Nao de 1892; pero como á su vez se impuso al Ingeniero la colocación del palo mayor, resultó imposible colocar el batel en crugía. Se quiso colocarlo á las bandas y no pudo ser tampoco, á causa de los bitones del palo mayor, y menos aún

porque hacía imposible toda maniobra de anclas y velas; y sobre todo, me opuse, pues desequilibraba al buque, y de embarcar, un golpe de mar podía causar su pérdida total, pues la embarcación era enorme, como todas las de aquel tiempo. Se quiso entonces imponérseme que la llevara á remolque, que era sinónimo de perderla á la primera ocasión, y lo que es peor, debiendo llevar en ella gente de guardia, lo que si se perdía sin la gente implicaba el cargo de no haberla llevado, y si se perdía con ella, responsabilidad ante Dios, de consentir un absurdo sostenible solamente por olvido de la mar. Se promovió sobre esto una polémica histórico-científica de primer orden. Se invocaba para ella que Colón el 24 de Octubre de 1492, llevaba el batel por la popa, y cuando lo dice, prueba más bien que era una excepción, y sobre todo hacía doce días que había descubierto tierra; estaba entre islas y como todos los costeros llevaba la lancha á remolque, lo que es muy distinto que llevarla en el Océano.

Se confundió también en la discusión una circunstancia histórica, como fué la preferencia dada por nuestros descubridores á los buques chicos sobre los grandes, para ir de descubrimiento; lo que es tan natural, que no necesita explicación, aunque sí necesite recordarse que á ello obedeció posteriormente la composición de las flotas formadas por multitud de buques pequeños, que hay quien, equivocadamente, supone que era por no haberlos mayores. Posteriormente, cuando los descubrimientos en altas latitudes obligaron otra vez á los descubridores á recurrir á buques de mayor porte, algunos llevaban á remolque, verdaderos buques menores, como el bergantín de Sarmiento, descubridor del golfo de Peñas; buques destinados á perderse en un temporal, y cuyo oficio era ir á vanguardia al descubrir, para salvar de los bajos la nave mayor; pero esos buques no eran barcas ni bateles, ni había medio de meterlos dentro; eran

embarcaciones destinadas al sacrificio que exigía el riesgo del descubrimiento.

Sabido es que en crugía, y sobre todo con la quilla al sol, puede un buque llevar dentro, y se llevan hoy mismo, lanchas enormes, y la dificultad provenía de nuevo de la colocación del palo mayor, que claro es que no estaba en el combés de la Nao de Colón, cuando Colón llevaba á bordo el batel; abogando todo por la creencia que hemos sostenido de que iba más á popa, como así estaba precisamente en un modelo de la Nao de Vasco de Gama, en la exposición histórica de Madrid, por más que el modelo, dicho sea en verdad, era apenas mediano.

El problema no tenía solución si no se quitaba algo, y así, hubo que sucumbir á la evidencia, quitando el molinete, la cocina histórica y los puntales del castillo y metiendo la proa del batel 1,60<sup>m</sup> debajo de aquel. Así cabía el batel en crugía, pero no cabía el medio molinete movible para las dos anclas que llevaba Colón, como tampoco no lo hubiera podido colocar en la banda en que estuviera el batel, de haber ido á un costado; afirmando todo la creencia de que la proa del batel en crugía debía venir rasante con el castillo de proa, quedando así sitio á banda y banda para colocar el medio molinete donde hiciera falta (1).

**TIMÓN.**—La colocación de la caña del timón en la Nao

---

El mismo día 20 de Octubre de 1892, en que pasaba la comunicación sobre obras al Capitán general del Departamento de Cádiz, que casi íntegra queda copiada en páginas anteriores, pasé otra sobre el batel, fundada en cuanto queda consignado, cuya comunicación terminaba en los siguientes términos:

«...Por eso acudo á V. E. pidiendo el apoyo de los hombres de mar, para hacer constar que solo un milagro puede hacer llegar el batel á remolque á salvo, por bien que se le prepare y que en días de temporal no es posible tener en él guardia alguna, sin cometer un crimen de abuso de autoridad con el que yo no mancharé ni mi honor ni mi conciencia.

Y si los arqueólogos han soñado semejante imposible, dejando á otros que lleven á cabo sus hipotéticas deducciones, pero que sostienen como si las hubieran visto; yo ruego á V. E. que una su valiosa experiencia á la mía, para que estos documentos no sólo encabecen la sumaria de la más que probable pérdida del batel, sino que respondan á la opinión pública de que no podía menos de ser así. Dios, etc.»

Esta comunicación levantó una polvareda terrible, y no faltó quien dándose por aludido, se ofreciese á llevar la Nao á América, tal como estaba y el batel á remolque; pero D. Antonio Cánovas del Castillo no le hizo caso... é hizo bien.

de Colón es un asunto de la mayor dificultad arqueológica, pues existe un vacío que la historia no ha podido llenar y cuya dificultad viene de que en la inmensa mayoría de los dibujos pintan la cabeza del timón y la entrada de la caña á bordo del mismo modo, de donde se ha deducido que iba de aquella manera y se ha supuesto que con ella se gobernaba; pero como quiera que del modo que lo pintan es absolutamente imposible que fuera entonces, y lo sería aún hoy, apesar de todos nuestros adelantos, ocurre que no hay hombre de mar que no diga de primera intención que no puede ser, y por consiguiente, que no podía ser.

Proviene la dificultad de un dualismo que se confunde por los profanos y de un dato que la historia desconoce: el dualismo es confundir la caña con el gobierno. La caña y el gobierno de la nave en los buques chicos son una misma cosa, puesta la mano del timonel sobre la caña, pero que se separa en los barcos grandes colocado el timonel en la rueda de gobierno, muy lejos de la caña que maneja con sus cuerdas, llamadas guardines. El dato que se desconoce es cómo, cuándo y de qué modo se hizo el cambio, pues aunque la invención se la atribuyen varias naciones, la pretensión no tiene más fundamento que la ocasión de publicidad de lo que quizás por fácil y lógico se hiciera en todas partes sin darle importancia. ¿Existían en tiempo de Colón las ruedas que hoy se usan para gobernar desde cubierta? Según opinión de sabios académicos con quienes hemos discutido este asunto, no hay nada que asegure el pro ni el contra; y, por nuestra parte, podemos añadir que, fundados en la teoría del torno, no eran éstos una novedad en 1492, pues la Nao *Santa María* tenía un medio torno para los cables de sus anclas, y de fecha anterior existen ballestas de pie en nuestras armerías, no sólo con un torno completo para montarlas, sino con una rueda dentada y linguetes para que no se disparesen, que, como tantas otras cosas, se dieron como una no-

vedad casi á mediados de este siglo con los cabrestantes Barbotin.

Perdonándonos la digresión solamente en favor de algún lector eminentemente terrestre, diremos que con toda independencia del lugar donde esté la caña del timón, el timonel, en los buques de vela, necesita estar al aire libre y tener á la vista el mar y el velamen, teniendo además delante la aguja ó bitácora; y esto, que es necesario hoy, á punto que hasta los grandes trasatlánticos tienen su rueda del timón á popa para casos excepcionales, era de vida ó muerte cuando los buques eran tan cortos que una guiñada podía atravesarlos en pocos segundos y causar su pérdida total.

En la Nao de 1892 se colocaron el gobierno y la bitácora debajo de la tolda con doce metros de cubierta por delante, que impedían ver las velas, el mar y todo lo del mundo exterior.

¿Iban así el gobierno y la bitácora en la Nao de Colón? No parece que debiera ser así, pues el 12 de Septiembre de 1492 la tripulación se alarmó al notar el cambio de la variación; luego para que compararan la dirección de la aguja imantada con la demora de la polar, tenía que estar la bitácora al aire libre, puesto que, según dice un autor competetísimo en la materia, no había agujas de marear y las demoras se tomaban desde la propia bitácora buscando con la mano la dirección del objeto marcado, ó lo que se llamaba *las bendiciones del piloto*; todo lo que requiere que la bitácora estuviese al aire libre, único modo de que la tripulación de Colón pudiera apereibirse del cambio.

Por otra parte, el naufragio de la Nao de Colón el 25 de Diciembre del año del descubrimiento, ocurrió, según el Diario del Almirante que transcribe Navarrete, porque el *marinero que gobernaba la Nao acordó irse á dormir y dejó el gobernador á un mozo grumete*; y seguramente no cabe en lo

posible que la guardia que Colón delegó en el timonel lo hubiera hecho si hubiera tenido que quedar bajo la tolda; afirmando, por mi parte, que la Nao de Colón tenía el gobierno y la bitácora al aire libre sobre la tan nombrada tolda.

Queda ahora á los estudios arqueológicos, averiguar cómo en siglos pasados resolvían la dificultad, que quizás por lo sencilla ó por lo poco que hemos adelantado en ella, como tantas otras cosas de los buques, no nos parezca posible que no hayamos hecho cosa mejor hasta la mitad de este siglo.

Sin embargo; no todos los dibujos pintan la enorme lintera sobre la cubierta principal, pues en la carta de la isla española de don Fernando Colón, se vé pintada la madre del timón subiendo á la altura de la chopa; así también está en la Nao de Vasco de Gama, de que hemos hablado, aunque en una discusión ocurrida con este motivo se quisiera sostener que tenía encima otra cubierta, cuando no era sino una taquilla que no llega á la altura de la baranda de la toldilla.

Observemos que chopa ha llegado á nosotros transformada en chupeta hasta en las fragatas de hélice, llamándose así una camarita abierta ocupada por la cabeza del timón. Ya en el siglo XV se distinguía cámara de *centina*, ó sea el moderno camarote de las chopas, pues según tomamos de unos trabajos interesantísimos del ilustrado Oficial del Cuerpo administrativo D. José María Carpio, en las Ordenanzas de 1613 se prohibió que hubiera camarotes en la popa arriba, más que una chopa para el piloto, todo lo que hace creer que chopa ó chupeta era la cámara abierta tal como ha llegado hasta nosotros, chupetas que aún llevan los buques mercantes, sirviendo de abrigo al timonel, y teniendo en algunos de corta dotación una litera, cubierta por una lona para el piloto.

Contra todo esto están los dibujos, tan numerosos como

iguales, y más claros que en ningún otro detalle, manifestando de un modo indiscutible el modo cómo entraba en el buque la caña del timón, pero suponer que ese era el gobierno del buque, lo creemos de todo punto insostenible. Que el gobierno iba en cubierta es, á nuestro juicio, evidente, según resulta de la historia y de la necesidad de que así fuera. ¿Cómo se gobernaba? No lo sabemos; pues reitero una vez más que no me ha sido dado consultar un solo pergamino, pues no es el campo de mis trabajos; he tomado los datos de los hombres cuyos desvelos han dado tanta luz á la historia, y á los que, lejos de combatir, queremos dar nuestro auxilio en un caso, único en la historia, de haberse representado tan al vivo los hechos conmemorados, al punto de hacer el buque y el viaje, dando ocasión á rectificar detalles que será difícil pueda hacerse con otros memorables recuerdos.

¿Por qué tanta discusión? se dirá. Sencillamente porque se quiso que la Nao cruzara el Atlántico con el gobierno abajo, lo que era de todo punto absurdo, tanto hoy como en 1492.

Una dificultad de transcendencia, y que quizás contribuyó á que no pudiera darse solución fácil á esta cuestión, fué la colocación del palo mesana, sobre lo que mi opinión es que el palo mesana, cuando la eslora del buque lo permitía, debía ir en el canto de proa de la toldilla, dejando libre la popa al guarnimiento del timón, y que en caso de poquísima eslora ó de venir muy á popa el palo mayor, el palo mesana era un sencillo baticulo auxiliar del timón como en los costeros latinos de hoy día, y con cuya instalación sobre la toldilla quedaba igualmente libre la tolda para el gobierno de la Nao.

Por último: sin solución arqueológica posible, se instaló en la Nao una rueda de gobierno y una bitácora de quita y pon por la cara de proa de la cámara del Almirante y sobre la tolda, con las que se hizo el viaje.



ALOJAMIENTOS. — Fué esto motivo de una empeñada discusión entre las personas doctas en la materia, sosteniendo unos que no había alojamientos de ninguna clase, y otros que existían en aquella época, fundándose estos últimos, á nuestro juicio, en pruebas de todo punto indiscutibles. Esto no quita que se desconozca por completo cuál era la distribución interior de la Nao de Colón, y es tanto más de suponer que llevaba algún acomodo, cuando á bordo, como hemos ya dicho, entre otros, estaba Juan de la Cosa, Maestre y dueño de la Nao, que no es verosímil que se contentara con su caja y su esterilla para dormir. Dando, sin embargo, como sentado que sólo Colón llevaba alojamiento, se pretendía dejar la Nao de 1892 sin ninguna clase de acomodo, lo que presentaba dos gravísimos inconvenientes. Era el primero, que la Nao por dentro era ni más ni menos que un barco de cabotaje, y hasta las tan decantadas cubiertas abiertas no son otra cosa que las bodegas de nuestros barcos de vela, que tienen los baos, que se cubren con una cubierta improvisada cuando hay que dividir la carga, ó se deja sin ella si la carga va á granel; así que, al entrar, se perdía por completo la ilusión tan sumamente grata que presentaba el buque al exterior. Era el segundo inconveniente que la tripulación, que por diversos motivos era muy numerosa, tenía el equipaje consiguiente, en que seguramente cada marinero de hoy día lleva consigo más impedimenta que llevaría el propio Colón, y reducido el espacio del sollado por estar la mitad con los baos solos, y teniendo que dejar lo de arriba para el público, producía una confusión y un desorden que nada es capaz de describir. Y perdónesenos la repetición, pues como siempre ocurre, lo más pequeño es lo que da más amarguras.

El Ministro de Marina, á mi indicación, rebajó de la dotación un Alférez de ... Médico, todos los Guardias marinas y seis ... ción considerable de seis

personas de clase, que representan muchos baúles, camas, vajillas, etc., no pudiendo rebajarse más marineros, pues al tener el público á bordo se necesitaban de diez á doce vigilantes. Quedamos, aun así, 54 de Capitán á paje, mucho más de lo que se podía acomodar, no precisamente en el buque, sino en la *parte no destinada al público*, afflictiva situación para mí, pues los que tenían que sufrir las crueles molestias de ir, no como fueron las gentes de Colón, sino como fueron las pipas de la aguada de la Nao de 1492, no se consolaban de ver lo más aseado y diáfano para el público; y, por otra parte, la paternidad arqueológica de la Nao consideraba que era lujo sobrado el que la dotación se resignara para vivir al modesto papel de barril ó de caja de mercancías. Todo había de ser representación histórica; los que íbamos en la Nao no habíamos de dormir, salvo yo, que representando el divino papel de Almirante, tenía una buena cama, los demás debían hacerse invisibles, sus efectos no tenían que ocupar sitio, les dolía hasta el sitio que ocupaban las plantas de los pies; todo para el público. En fin, no se nos concedían ni cocina ni excusados.

La presión era tan fuerte que la sentían las autoridades, dejándome entre unos y otros, y deseoso repetidas veces de dejar la comisión por tales miserias, hasta que por fin la Real orden de 2 de Diciembre de 1892, ampliada con una autorización verbal del Ministro, de que hiciera lo que quisiera de acuerdo con el Capitán general del Departamento, y sin dar de ello cuenta, puso fin á un dilema, que de haberse realizado como deseaban, nos hubiera hecho aparecer en América como un barco negrero cargado de blancos.

Yo deseaba que se hicieran instalaciones estilo del siglo XV, que acomodando la dotación la escondiera, y al mismo tiempo diera al interior de la Nao el carácter arqueológico de que absolutamente necesitaba, pero no contando con la comisión arqueológica, que se opuso á lo que se

proponía, no se podía hacer nada importante en esta materia, pues yo carecía de medios y, sobre todo, de los conocimientos necesarios de arqueología naval para que resultara lo que se deseaba. Se hicieron en el sollado tres camarotes para oficiales, con lo que ocuparon la cuarta parte del sitio que antes; se instalaron á proa los contramaestres y maestranza, detrás de un mamparo, de modo que desde cubierta no se vieran; se hizo una despensa á popa para guardar los víveres y la multitud de efectos que iban esparcidos por el buque, y se instalaron á las bandas, tapadas con lonas, las maletas y camas de la marinería, de modo que desde arriba parecían velas sobre la aguada y las anclas de respeto, que se colocaron de un modo aún más visible de como estaban.

En la parte superior, gracias al buen gusto y pincel del Teniente de navío D. Antonio Magaz, de la dotación, se procuró dar un poco de carácter á la tolda y toldilla; se adornaron los jardines que se construyeron bajo la tolda al estilo del frente de la cámara del Almirante; se dispusieron trofeos con sabor de antigüedad; la misma cámara se adornó con algún objeto copiado de los de la memoria de la Nao, y se abrieron una puerta y dos ventanas más para que el público pudiera ver desde fuera, como en toda exposición, sin necesidad de que entraran y manosearan todo.

Nada, absolutamente nada de lo hecho cambió el aspecto interior del buque; al contrario, lo completó, y ocultando las instalaciones de la tripulación se vino á obtener el objeto que se deseaba. Lo único que no pudo esconderse, de un modo absoluto, fué la cocina, pero colocadas dos pequeñas cocinas debajo del castillo, estaban de modo que por medio de los cuarteles de la escotilla mayor, que allí tenían su colocación, no se veían como no se fuera exprofeso á buscarlas. Y la cocina histórica puesta en su lugar, indicaba bien claramente que su misión era de exhibición y no servir á la tripulación del sitio.

En resumen; creo que la Nao *Santa María* de 1892 es una admirable reproducción de una Nao del siglo XV, y que no podía interpretarse más fielmente la histórica embarcación de Colón. Del mismo modo considero admirables los detalles del aparejo, y los que acabo de discutir no varían el conjunto, como espero que así lo juzgará todo hombre perito en la materia, pues creo que con ellos se acercará á la verdad histórica cuanto cabe en lo humano, dentro de las condiciones y exigencias generales de la navegación, que han sido y son unas mismas, como lo fué y sigue siéndolo el elemento que las gobierna.

### **La Nao y las Carabelas en Cádiz.**

Ya listos los tres buques para partir, parecía que la expedición iba viento en popa; pero jamás estuvo más dudosa que en aquellos días; tanto, que no vacilo en asegurar, que un incendio que hubiera destruído la escuadra colombina, hubiera llenado de satisfacción desde Washington á Madrid y Cádiz, á cuantos tenían que ver directa é indirectamente con ella.

En los Estados Unidos había sido elegido Mr. Cleveland Presidente de la República, en lugar de Mr. Harrisson, cuyo gobierno proyectó la expedición; y como en aquel país, un cambio de gobierno representa el relevo hasta del asiento de las sillas de los porteros, no quedó señal ni memoria de lo proyectado, y era de ver la apurada situación de Little, que aunque trataba de dejar bien á su país, no sabía qué hacerse, ni á qué atenerse. Por otra parte: no había medio de hacer que las carabelas *Pinta* y *Niña*, ni siquiera gobernasen á la vela; los oficiales americanos no las miraban con gusto, y poco ó nada ayudaban á su comisionado, al que yo procuraba auxiliar, sin que se viera para no agravar su difícilísima posición, que sólo le quedaba salvar un hom-

bre de tacto, de la habilidad y de las condiciones de Me. Carty Little.

Por mi parte, no andaba mucho mejor: el Gobierno conservador había sido relevado por el gabinete Sagasta, con la bandera de economías, ante todo y sobre todo: del asunto de la expedición casi tampoco quedaron antecedentes, pues el señor Vicealmirante Beranger y el ex Presidente del Consejo habían llevado el asunto por sí mismos directamente como he repetido más de una vez; mi conferencia con Little y la combinación del viaje no se había escrito, pudiendo asegurarse que quedaban sólo una multitud de cabos sueltos, más de ideas que de antecedentes; y tengo la convicción de que el viaje se realizó precisamente por falta de antecedentes para dirigir la opinión pública al abandono de la idea, y por no desairar al Gobierno americano que había hecho en España las dos carabelas; así como, por su parte, el Gobierno americano la sostuvo, para no desairarnos por el equivocado concepto de que á indicaciones de él habíamos construido la Nao *Santa María*.

Las conferencias mías con Little, eran fiel trasunto de la de dos hombres encargados de una comisión apreciada, cuando se inició, como de gran interés é importancia por nuestros Gobiernos respectivos, pero que en el momento, la Comisión no sólo no tenía importancia ni interés, sino que era un verdadero estorbo; pero dado el impulso, todo seguía adelante por su propio peso; los días pasaban, y la hora de partir llegó sin que se recibiese contraorden ni de España ni de América para ninguno de los dos encargados de la parte ejecutiva.

LA TRIPULACIÓN.—Como he dicho antes, me fué forzoso disminuir el crecido personal que se me asignó para tripular la Nao, por falta material de sitio, salvo un crecido contingente de marinería, pues era evidente que durante las muchas horas de exhibición en el teatro, tendría que cubrir el

buque de vigilantes contra las depredaciones de los coleccionistas de recuerdos.

Fueron mis compañeros á popa, tres distinguidísimos oficiales que hicieron fácil mi misión en todas circunstancias, y eran: el Teniente de navío D. José Gutierrez Sobral, Segundo de la Nao y que ya había sido Segundo mío en otras ocasiones; el Teniente de navío D. Antonio Magaz y el Alférez de navío D. Luis Ruiz Berdejo, que había estado conmigo dos años á bordo de la Escuela de Guardias Marinas y quien se encargó de la contabilidad de la expedición (1).

El resto de la tripulación había sido toda de la corbeta *Nautilus*, cuyo mando dejé al tomar el de la Nao, marinería que llevaba conmigo dos años de navegar á la vela y, por tanto, bien preparada para una navegación con un buque de la índole del que iba á llevarnos á través del Atlántico.

La lista general va á continuación, como justo tributo que les debe el que fué su Comandante, haciendo que sus nombres figuren en la relación de un viaje á cuyo éxito contribuyeron todos.

RELACIÓN DEL PERSONAL QUE COMPOÑÍA LA DOTACIÓN DE LA NAO  
"SANTA MARÍA," Á SU SALIDA DE CÁDIZ PARA LAS ANTILLAS Y LOS  
ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA.

CLASES	NOMBRES
Capitán de fragata.	D. Víctor María Concas y Palau.
Teniente de navío.	» José Gutiérrez Sobral.
Idem.	» Antonio Magaz y Pers.
Alférez de navío.	» Luis Ruiz Berdejo.
Primer Contramaestre.	» Fernando Calero Piñero.
Tercer ídem.	Francisco Medina González.
Idem íd.	Ramón Gallego Campos.

(1) Este oficial, acompañándome igualmente, era el Jefe de la torre de proa del Crucero acorazado *Infanta María Teresa*, que yo mandaba en el funesto combate naval de Santiago el 3 de Julio de 1898; y llevando el buque la vanguardia de la Escuadra, desde el puente, que estaba junto á la torre, di yo mismo á Ruiz Berdejo la orden de romper el fuego.

CLASES

NOMBRES

Segundo Practicante.	D. Antonio Santos Romero.
Carpintero.	Sebastián José López.
Artillero de primera.	Vicente Soler Miguel.
Cabo mar de primera.	Manuel Manso Rodríguez.
Idem.	José Sánchez Neira.
Idem.	D. Marcelino Valdés Barril.
Idem.	D. Enrique Aparicio Saravia.
Idem.	Francisco Marrero Rodríguez.
Idem.	José González Martínez.
Cabo mar de segunda.	José Cisnero Fernández.
Idem.	Francisco Ruíz Capel.
Idem.	Manuel Fernández Castro.
Idem.	Juan Durán Requejo.
Idem.	Rogelio Alonso Sainz.
Marinero de primera.	José Serantes Reyes.
Idem.	Primitivo Vega Muñiz.
Idem.	Perfecto Canosa Oliveira.
Idem.	Constantino Paz Riveira.
Idem.	José Lorenzo Otero.
Idem.	Antonio Zabala Iturriza.
Idem.	Jacobo Ramos Vara.
Idem.	Lucas Dopico Palmeiro.
Idem.	Ascencio Felipe Rosa.
Idem.	José Domingo Pérez.
Idem.	Manuel Hernández González.
Idem.	Manuel González Rodríguez.
Idem.	Facundo García González.
Idem.	Cesario Bolibar Camuz.
Idem.	Juan López Gómez.
Idem.	Juan Fernández García.
Idem.	José Zaragoza Franco.
Idem.	Ramón González Hernández.
Idem.	Bernardo Sendón Candamo.
Idem.	Manuel Rodríguez Venega.
Idem.	Santiago Padilla Jerez.
Idem.	Manuel Núñez López.
Idem.	Francisco Rodríguez Gutiérrez.
Marinero de segunda.	Juan Ruvira Jiménez.
Idem.	Ildefonso García Romero.

CLASES

NOMBRES

Marinero de segunda.

Cándido Villar López.

Idem.

Eugenio Bengoechea Boitiz.

Idem.

Joaquín de Dios García.

Idem.

Francisco Cortejosa Romero.

Idem.

Juan Eugenio Santiago.

Idem.

Francisco Montero Fernández.

Cocinero de equipaje.

Andrés Guillén Escarcena.



5953



1893

Capitán de Fragata  
D. Víctor M. Concas y Palau.

*11 cms de alto por*

*8 cm de ancho*  
Universidad Internacional de Andalucía



5930



Teniente de Navío  
D. José Gutiérrez Sobral.



Teniente de Navío  
D. Antonio Magaz.

1893

*en tacos separados y  
al tamaño que tienen*

595



Alférez de Navío  
D. Luis Ruiz Berdejo.



Teniente de Navío  
D. Pedro Vázquez.

