



LA NAO SANTA MARÍA



MEMORIA
DE LA
COMISIÓN ARQUEOLÓGICA EJECUTIVA
1892
DIBUJOS DE R. MONLEÓN

LA NAO SANTA MARÍA
CAPITANA DE CRISTÓBAL COLÓN
**EN EL DESCUBRIMIENTO DE LAS INDIAS
OCCIDENTALES**
RECONSTITUÍDA

**POR INICIATIVA DEL MINISTERIO DE MARINA
Y LEY VOTADA EN CORTES
EN EL ARSENAL DE LA CARRACA
PARA SOLEMNIDAD DEL CENTENARIO CUARTO DEL SUCESO**

ÍNDICE

- **Exposición histórica**
- **Interrogatorio formulado por el Excmo. Sr. D. Casimiro Bona, Inspector general de Ingenieros de la Armada, antes de proceder à los cálculos de la Nao «Santa María»**
- **Respuesta dada por los Sres. Fernández Duro y Monleón.**
- **Cuadro de las dimensiones principales de la nao «Santa María»**
- **Nombre genérico de la embarcación**
- **Primera navegación de la nao «Santa María»**
- **Buques que concurrieron á la fiesta naval del 3 de agosto de 1892**
- **Armamento de las carabelas de Colón**
- **Tripulación de la nao «Santa María» y de las carabelas «Pinta» y «Niña»**
- **Instrumentos de que se sirvió Colón en sus viajes**
- **La vida en las carabelas de Colón**
- **Banderas**
- **Cámaras y alojamientos**
- **Camas**
- **Matalotaje**
- **Fogón**

- **Beques**
- **Luces**
- **Bombas**
- **X Disposición del ánimo**
- **Trajes**
- **Índice**

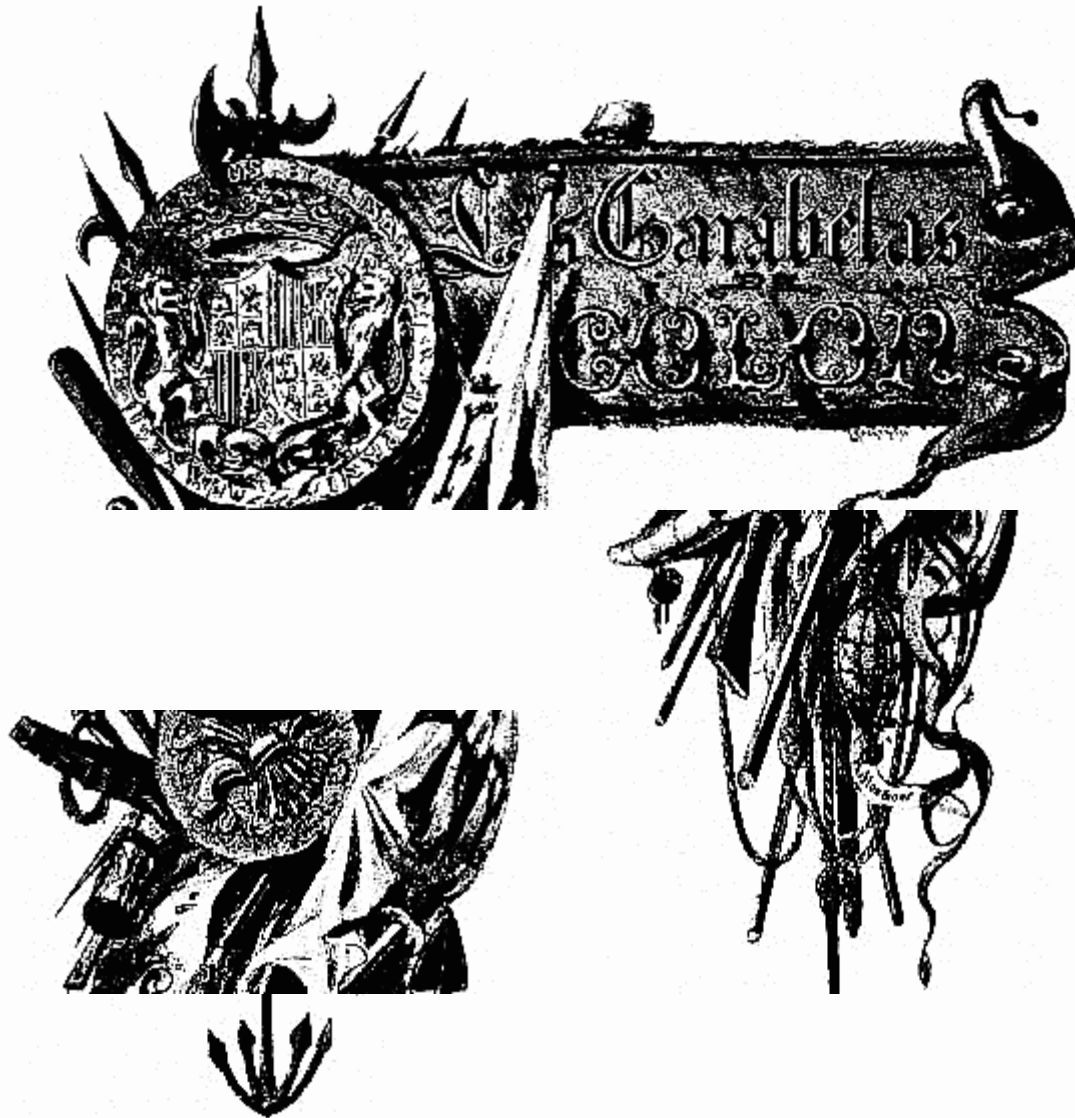
COLOCACIÓN DE LAS LAMINAS

- **Excmo. Sr. D. José María de Beránger, Ministro de Marina en Agosto de 1892.**
- **La Nao *Santa María* en 1892 por la aleta de babor.**
- **La Nao *Santa María* en 1892 de través.**
- **Fiesta naval celebrada fuera de la barra de Sáltes el 3 de Agosto de 1892.**
- **Planos.**



EXCMO. SR. D. JOSÉ M. DE BERÁNGER MINISTRO DE
MARINA EN AGOSTO DE 1892

Las Carabelas DE COLÓN



Tantos, tan variados y tan erróneos á veces han sido los conceptos en la mayoría de los que se han ocupado de Cristóbal Colón y de su famoso descubrimiento, respecto á las *naos* y *carabelas* en el siglo XV usadas, que más bien que ilustrar han extraviado la opinión, no ya solamente entre la masa indocta sino entre gentes que pasa por instruídas, produciendo confusión inextricable. Algunos modernos escritores han procurado, sin embargo, indicar camino racional á las ideas y llegar por medio de la inducción y la deducción de documentos auténticos, á

unos tipos de embarcaciones por lo menos verosímiles, porque no parecen tales las que los antiguos fantasistas describieron.

Figura en primer término entre estos autores, el Capitán de navío de Académico de la Historia D. Cesáreo Fernández Duro, que ya por los años 1875 y 76 hizo estudio especial del asunto publicándolo en el *Museo Español de Antigüedades* y en las *Disquisiciones náuticas*. Siguióle el inteligente restaurador del Museo naval D. Rafael Monleón, tratándolo en su curiosísima obra de *Arquitectura naval* (todavía inédita), y dibujando, con planos aclaratorios, tipos de aquella edad, así como también de las anteriores y las sucesivas; pero estos trabajos no lograron notoriedad, por su índole poco simpática á la generalidad de los lectores.

Al aproximarse el centenario cuarto de la invención del Nuevo Mundo, con la idea sin contradicción aceptada, de solemnizar tan grande acontecimiento, despertóse la curiosidad ansiando conocer de una manera cierta, no tan sólo el génesis de la idea y las circunstancias de su realización, sino los pormenores todos; las figuras que intervinieron, sus caracteres, costumbres, recursos y medios, á tiempo que finaba la ruda edad media iniciándose la moderna con los altares de un renacimiento en todas las manifestaciones de las artes. Ofrecióse naturalmente a la inteligencia entre tantos incentivos de investigación, el de los bajeles con que quedó rota la barrera temerosa del Océano, vehículos en que el insigne almirante y la gente española llevaban la Cruz civilizadora y habían de traer el conocimiento de un Hemisferio yaligado al viejo; vehículos por muchos considerados *malas barcas desprovistas de cubierta*; por no pocos estimados como *Fustas incapaces casi de navegar*, y por los más y más entendidos, embarcaciones pequeñas y toscas

de estafalaria forma, lanzadas á merced de las olas con insuficientes medios de propulsión y de gobierno.

Por todas partes se significó la conveniencia de aclarar preferentemente este punto escudriñando cuál fuera el porte y condición de aquellas naves, más que la de Jasón famosa, por la empresa magna. En Alemania, en Italia, en Portugal, en América, buscaron la resolución del problema eruditos marinos y avezados arqueólogos^[1]; aquí la proseguían los mencionados señores Fernández Duro y Monleón, descubriendo el primeros nuevos y curiosos documentos ocultos en los archivos; interpretando el segundo con el lápiz las fórmulas dudosas, y sometiendo á pública decisión los resultados en la *Revista general de Marina*^[2].

Así las cosas, pensó el Gobierno de S. M. que á España, por sus gloriosas tradiciones y por la incomparable hazaña con su bandera realizada, más que á otra nación correspondía satisfacer el deseo de todas, contribuyendo el Ministerio de Marina á la solemne fiesta universal del Centenario con la reconstitución de una nao del siglo XV, que tan fiel y exactamente cuanto quepa, remede á la inolvidable *Santa María*, capitana del atrevido navegante é insigne descubridor del Nuevo Mundo; ejemplar tangible de la arquitectura náutica de su tiempo y muestra de los elementos que al espíritu de nuestros pasados sirvieron para explorar y dar á conocer la figura juntamente con las dimensiones del orbe.

Creó al efecto el referido Ministerio, de orden de S. M., una Junta presidida por el General de ingenieros de la Armada D. Casimiro Bona y compuesta del Capitán de navío D. Cesáreo Fernández Duro, del artista D. Rafael Monleón, anteriormente mencionados, actuando como secretario el Capitán de fragata D.

Emilio Ruiz del Árbol, que lo era de la Secretaría militar del mismo Ministerio, y por garantía de acierto en cuestiones ajenas al tecnicismo, pidió á la Academia de la Historia el concurso de sus miembros en el estudio, siendo designados los Sres. D. Aureliano Fernández-Guerra y D. Juan de Dios de la Rada y Delgado.

Á esta Junta presentó el Sr. Monleón como ponente, los planos, modelos y memoria^[3] que por preliminares había formado y que en principio se aceptaron sin perjuicio de discutir las cuestiones obscuras ó difíciles, de las cuales el Sr. General presidente formuló interrogatorio. En sucesivas sesiones se fueron determinando las dimensiones principales del vaso y su relación íntima, con arreglo á las prácticas y proporciones de que existe noticia escrita; el porte ó tonelaje, el carácter de las líneas determinantes, el repartimiento interior, hasta el mueblaje que debería llevar, y tomando á su cargo el Sr. Bona los cálculos de estabilidad, con los demás de construcción, arboladura y superficie de velamen, por escrupulosidad hubo de repetirlos y rehacerlos reformados supliendo con su inteligencia y por tanteos trabajosos la falta de datos seguros.

El Sr. Ministro de Marina acogió benévolamente la memoria razonada y planos de la Junta, dándose por satisfecho de sus trabajos; ordenó separadamente los de formación de presupuesto de obras en el concepto de facilitar los arsenales del Estado el material que no tuviera aplicación directa á los buques de moderna construcción y de que la Junta directiva del Centenario facilitaría los fondos indispensables para el pago de otros accesorios y pertrechos que no hubiera en almacén. Formulando el plan completo en proyecto de ley, obtuvo aprobación de los cuerpos colegisladores.

El plazo apremiaba porque iba consumiéndose en estos trámites el mes de Abril y aunque para lo esencial bastaran las investigaciones hechas por la referida y ya disuelta Junta, muchos puntos difíciles de llevar á la práctica se ofrecían, necesitándose á la vez dirección facultativa, inspección artística y consulta arqueológica que coadyuvaran á la obra material de reconstitución.

Á este efecto fué creada en Real orden que expidió el dicho Ministro de Marina, Excelentísimo Sr. D. José María de Beránger el 21 del mismo mes, una Comisión ejecutiva, encomendándole la realización del proyecto, en unión de un ingeniero naval, con atribuciones bastantes para aclarar y resolver desde luego cuantas dudas ó dificultades ocurrieran, así como también para invertir la cantidad entregada por la Junta directiva del Centenario con la justificación reglamentaria. Compusieronla, el Capitán de navío D. Cesáreo Fernández Duro, Presidente, el Teniente de navío de 1.^a clase y oficial de Secretaría del Ministerio D. Francisco Cardona, el restaurador del Museo naval D. Rafael Monleón y el Contador de navío D. Francisco Gómez Súnico, Secretario, y designóse al ingeniero jefe de 2.^a clase D. Leopoldo Puente para dirigir la construcción.

La quilla de la nao *Santa María* se asentó en grada del Arsenal de la Carraca el 23 de Abril.

Thank You for previewing this eBook

You can read the full version of this eBook in different formats:

- HTML (Free /Available to everyone)
- PDF / TXT (Available to V.I.P. members. Free Standard members can access up to 5 PDF/TXT eBooks per month each month)
- Epub & Mobipocket (Exclusive to V.I.P. members)

To download this full book, simply select the format you desire below

