

UC-NRLF



5B 59 490

VÍCTOR M. CONCAS

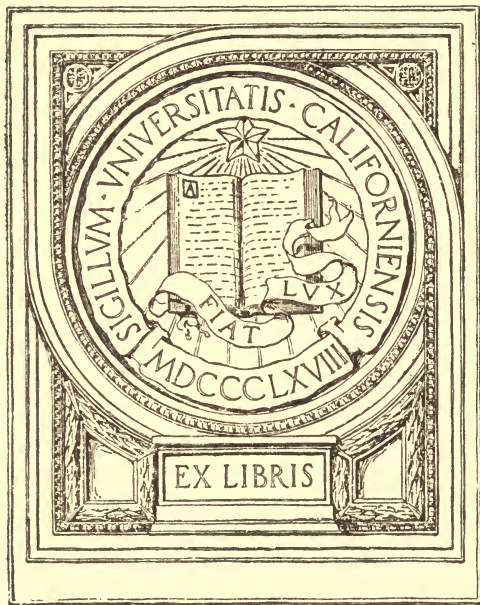
LA NAO HISTÓRICA  
**SANTA MARÍA**

EN 1892 Y 93



MADRID  
IMPRESA ALEMANA.—FUENCARRAL, 137  
1914

GIFT OF  
J.C.CEBRIAN



EX LIBRIS





# 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**

II



UNIV. OF  
CALIFORNIA

MADRID

IMPRENTA ALEMANA.- FUENCARRAL 137

1914

1917

E112  
C17

J. G. Gebriani

1917  
1918



1902

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





POR 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 contribuído 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 maestro, 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

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-

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

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 distinguo 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





Carabela "Niña"



Carabela "Pinta"



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



1893

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





Teniente de Navío  
D. José Gutiérrez Sobral.



Teniente de Navío  
D. Antonio Magaz.

1893



Alférez de Navío  
D. Luis Ruiz Berdejo.



Teniente de Navío  
D. Pedro Vázquez.





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 ruinosa, 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 còstas 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 reflúa 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 empezado 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 obscuro, 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 desfilar 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.

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 alinearán 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,

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

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.

Excmo. 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 ereo en el deber de exponer á V. E. las obras que considero de todo punto necesarias para que pueda ejecutarlo 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 apagar 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 discurrir 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. Llévalos ó no Colón, es contra la decencia y la disciplina la falta de ellos, como incomprensible 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 apoyarias con su valiosa opinión.

Díos 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 traba-zón 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 batículo, 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. Fijándome 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, fui 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 combes 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 encabeen 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 disparen, 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 competentísimo 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 apercibirse 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 poquisima 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 navío, el Médico, todos los Guardias marinas y seis marineros; reducción 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*, aflictiva 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 carecía, pero no contando con la comisión arqueológica, completamente opuesta 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 contra maestres 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 siglo XIX.

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 hubiera podido salvar un hom-

bre de tacto, de la habilidad y de las condiciones de Mc. 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 construído 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 Chicago, 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 Ruiz 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 Zaragozin 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

Marinero de segunda.  
Idem.  
Idem.  
Idem.  
Idem.  
Idem.  
Cocinero de equipaje.

NOMBRES

Cándido Villar López.  
Eugenio Bengoechea Boitiz.  
Joaquín de Dios García.  
Francisco Cortejosa Romero.  
Juan Eugenio Santiago.  
Francisco Montero Fernández.  
Andrés Guillén Escarcena.

## Viaje de la Nao de Cádiz á Canarias.

A fines de Enero de 1893 bajaba la Nao *Santa María* de la Carraca á Cádiz y anunciaba el Capitán General del Departamento que el 6 de Febrero estaría completamente lista para su viaje á América. El buque estaba completamente preparado, se le había construído un foque y una vela de estay mayor para capear y usarlos en las soledades del mar; tenía abiertas portas de desagüe suficientes, y confiaba por mi parte que, salvo casos muy extremos, íbamos en tolerables condiciones de seguridad.

Nuestro viaje tenía el obligado de tocar en las Palmas de Gran Canaria, Tenerife, Puerto Rico, La Habana y estar en Nueva York á fines de Abril para la gran revista naval que debía verificarse en el Hudson á todas las escuadras del mundo. Así, pues, el tiempo era sumamente breve, y para ganar algo de lo perdido, el Gobierno resolvió que el crucero *Isla de Cuba* nos remolcara hasta Canarias, que nos desatracara de las Islas y que desde frente á Baracoa, de la isla de Cuba, nos remolcara un crucero hasta La Habana, dudando que, aun así, pudiéramos llegar á tiempo.

Listos del todo el 6 de Febrero, un accidente de la máquina del crucero, nos detuvo hasta el 11 á las diez de la mañana, que con un remolque por banda salíamos para nuestra expedición, dejando preocupados á familias y amigos,

que miraban los altos castillos de la Nao con el recelo natural que inspiraban su notoria desproporción.

DÍA 10 AL 11 DE FEBRERO DE 1893.

A las 23<sup>h</sup> de este día astronómico salimos de Cádiz á remolque del crucero *Isla de Cuba*. Tiempo hermoso; viento flojo del N. NO.; andar, 8 millas.

Al medio día, Lat. N. 36° 10'.

Long. O. 00° 11'. S. Fdo.

DÍA 11 AL 12 DE FEBRERO DE 1893.

Fué necesario reducir el andar á 7 millas, por faltar los remolques con frecuencia.

Viento NO. flojo; mar tendida de O.

Lat. N. 34° 7'; rumbo directo S. 47° O.

Long. O. 2° 51'; distancia, 182 millas.

DÍA 12 AL 13 DE FEBRERO DE 1893.

El buque gobierna de un modo imposible; los remolinos producidos por la salida de aguas hacen insensible el efecto del timón mientras éste no esté casi á la banda, y al obrar sobre él, como lo hace con toda la fuerza de una salida superior á las condiciones del buque, causa guiñadas de cinco á seis cuartas, imposibles de dominar.

Lat. N. 32° 3'; rumbo directo S. 44° O.

Long. O. 5° 14'; distancia recorrida, 173 millas.

DÍA 13 AL 14 DE FEBRERO DE 1893.

El mal gobierno, debido á las condiciones del buque, á llevar cortos los remolques, á los balances que esto último produce, aumentando aún más las guiñadas las bularcamas que alternativamente se meten en el agua, hacen esta

navegación trabajosísima y deseando todos vernos á la vela y solos.

Lat. 30° 8'; rumbo directo S. 46° O.

Long. 7° 31'; distancia, 163 millas.

#### DÍA 14 AL 15 DE FEBRERO DE 1893.

Al amanecer del 15 se vió la tierra de la isla de Gran Canaria. Ya sobre ella, refrescó mucho al O. y entró alguna mar.

Al medio día quedábamos sobre el puerto de la Luz.

#### DÍA 15 DE FEBRERO DE 1893.

En el puerto de la Luz. Amarrada la Nao al rompeolas, se permitió la entrada libre al público.

Vinieron á bordo antes que nadie nuestros compañeros el Comandante de Marina y los Comandantes y Oficiales de los cruceros *Conde de Venadito é Isabel II*, que se hallaban en el puerto, y en seguida vinieron á felicitarme por la llegada el Alcalde, Delegado del Gobernador civil, del Gobernador militar, Comisiones del Obispado, Cabildo, Audiencia, Centros científicos y literarios y Sociedades particulares, sin excepción.

Por la noche se dió en nuestro honor una velada literaria en el Seminario, presidida por el Sr. Obispo, Rdo. Padre Cueto, persona muy conocida en el mundo científico y ex-rector de la Universidad de Manila.

Se pronunciaron discursos por los alumnos, cerrando la sesión con algunas frases del Sr. Obispo y cuatro palabras más dando las gracias.

#### DÍA 16 DE FEBRERO DE 1893.

*En las Palmas de Gran Canaria.*—Fué este día uno de los más notables de la expedición; era de hecho el primer honor

al *viaje*, al recuerdo de la visita de Colón al Real de las Palmas, casi acabado de conquistar, y aún no conquistada Tenerife; fué una manifestación de patriotismo, en que no faltó ninguna clase social con la alegría de una fiesta, sin pena, ni humillación del vencido, y si la idea de que debía conmemorarse el viaje pudo mover la opinión en la península, la primera celebración que de él se hizo fué de una intensidad, de un alegre entusiasmo, de una cordialidad que no han vuelto á ser igualados, ni aun después en el fantástico desfile de nuestra entrada en la Exposición de Chicago.

Por la mañana se celebró un solemne Te Deum, yendo en procesión cívica el Ayuntamiento y cuantas personas distinguidas, oficial y no oficial, había en la ciudad, sin necesidad de ser invitados.

El acto fué grandioso, y en él el Canónigo Magistral don José López Martín pronunció un notabilísimo discurso, que fué admiración de todos, incluso para nosotros, que habíamos ya oído á Colón, tan manoseado por toda clase de oradores.

De la Catedral salimos también en procesión cívica, llevando delante el histórico pendón de la conquista de las islas; fuímos á visitar la ermita de San Cristóbal, que existía hace cuatro siglos y donde consta que oró Colón á su paso por Las Palmas, y en igual forma fuímos al Ayuntamiento, donde el Obispo y el Alcalde, á nombre de la ciudad, me hizo un regalo personal y dedicado en su carpeta: "Al Sr. D. Víctor María Concas y Palau, Capitán de fragata y Comandante de la Nao histórica *Santa María*", cuyo obsequio, tan delicado como original, ha de constituir para mi familia un recuerdo sin semejante. Consistía, en un acta notarial en debida forma, en que se hacía constar mi llegada al puerto de la Luz, constando en ella las personas de significación allí presentes; pero cuya acta, extendida en pergamino, en letra gótica y encabezado con el pendón del descubrimiento y con sellos de plomo y cera, imitación de los del siglo XV, era como

debió ser el acta que pudo Colón haber levantado el día que conmemorábamos, si la duda, la ansiedad y lo desconocido le hubieran dejado adivinar la inmortalidad que esperaba á su nombre (1).

Por la tarde hubo al mismo tiempo música en dos paseos; por la noche en el hotel de Santa Catalina un gran banquete dado por el Ayuntamiento y al que concurrieron unas 150 personas. La lista de la comida era muy ocurrente, pues consistía en dos hojas; en la primera dibujado el puerto de las isletas como debía estar en 1492; y la otra hoja el mismo puerto en 1892, con su tranvía de vapor, telégrafo, luz eléctrica y un crecido número de transatlánticos.

Seguidamente fuimos obsequiados con un baile de etiqueta en el Gabinete literario, ó sea Ateneo, designado por aquel nombre en Canarias, terminando las fiestas, que duraron veinte horas sin cesar.

La razón de tal plétora de festejos fué ser el próximo

(1) Copia del acta de referencia:

Hay un sello de oncenaria clase.

«En el nombre de Dios Todo Poderoso. En el puerto de refugio de la Luz, antiguo de las Isletas, término municipal de la muy noble y leal Ciudad del Real de las Palmas, á los quince días del mes de Febrero del año N. S. J. C., mil ochocientos noventa y tres: Reinando en España S. M. el Rey Don Alfonso XIII y en su nombre la Reina Regente Doña María Cristina de Augsburgo; yo el infrascrito Don Isidoro Padrón y Padrón, Jefe honorario de Administración civil y Decano del I. Colegio notarial de las Palmas, con vecindad en esta última Ciudad, á esta hora de las doce de la mañana requerido al efecto por el Sr. Alcalde Presidente de este Excmo. Ayuntamiento, me he constituido en unión del propio señor requirente y de otras personas que al final irán nombradas en el muelle de Santa Catalina, al objeto de hacer constar con las solemnidades convenientes el arribo de la nao *Santa María* á las aguas del Puerto de Refugio. Considera el Sr. Alcalde, interpretando los sentimientos de la Corporación municipal, que el acontecimiento merece ser de esta manera perpetuado en la memoria de las futuras generaciones, porque él glorifica una vez más la noble insignia de la Marina Real Española, que tremola en la moderna nao, evocando el recuerdo de empresas heroicas de pasadas edades; porque él enaltece á esta siempre N. ciudad, que sabrá acoger á los valientes que tripulan la *Santa María* con la consideración y agasajo que merecen los sucesores de aquellos que pasearon el pabellón de la Patria por mares desconocidos, y con él rodearon la tierra; porque con este acto, en fin, se honra una vez más al hijo ilustre de este país, á quien debemos el Puerto de Refugio y el hermoso espectáculo de este día. Sepan, pues, cuantos esta acta leyeren en lo futuro, cómo siendo la hora de las dos de la tarde, ocupado el muelle por multitud de gente de todas las clases sociales, las Autoridades y Comisiones al efecto designadas se han trasladado á la nao *Santa María*, llegada hoy á este puerto procedente del de Cádiz, hallándose anclada en el mismo en que se sitúa á los 28° 8' 7" Lat. N. y 2.º 44' 43" Log. E. del Meridiano de la isla del Hierro, y una vez á bordo el Sr. D. Francisco Manrique de Lara, ha felicitado en nombre de la ciudad á los señores Comandantes y Oficiales que también se nombrarán al final, ofreciéndoles cariñosa hospitalidad á ellos, á los valientes marinos á quienes la

día 17, viernes de Cuaresma; con lo que se originaban dificultades invencibles de concurrencia para el baile y el banquete; y gracias á que la Comisión de festejos tuvo la delicada ocurrencia de poner á mi disposición un magnífico carruaje día y noche, y habitaciones en el hotel para mí y los oficiales, que pudimos hacer frente á este día sin faltar á ninguna parte; lo que en otras poblaciones no nos fué posible ni á mis compañeros ni á mí, por exceso de fatiga.

### DÍA 17 DE FEBRERO DE 1893.

*En las Palmas.*—Fué este día destinado á recibir las visitas oficiales, entre ellas la del Obispo, que regaló á la marinería algunas vituallas.

Por la tarde hubo batalla de flores en la calle de Triana; y del mismo modo que los más tranquilos suelen ser los más

---

Patria ha juzgado dignos de seguir á sus órdenes los derroteros de Colón. En frases elocuentísimas ha manifestado su gratitud el Sr. D. Víctor Concas, por sí y á nombre de la dotación de su buque; y hechas las presentaciones de estilo ha terminado el acto con entusiastas vítores á España, al Rey y á la siempre gloriosa Marina Real Española. Hoy, diez y seis del propio mes y año, después de cantado un solemne Te Deum en esta Santa Iglesia Catedral, donde pronunció elocuentísima oración el Sr. D. José López Martín, tuvo lugar la procesión cívica desde dicho templo hasta la iglesia de San Antonio Abad, en cuya plaza se descubrió la lápida conmemorativa de un acto religioso llevado á cabo por Colón. Pronunció el señor Deán del Excmo. é Ilmo. Cabildo Catedral frases alusivas al nacimiento de Colón en la vida de la fe. Terminada esta solemnidad religiosa. constituidos los invitados en el Salón de Actos públicos del Excmo. Ayuntamiento, oído la conmovedora palabra del Rdo. Prelado, yo el infrascrito Notario di lectura al presente documento, interviniendo en él como testigos de este acto los que conmigo suscriben y lo fueron por designación del Sr. Alcalde el Ilmo. Obispo de Canarias, el Excmo. Gobernador militar de la plaza, los Sres. Presidente de Sala, Comandante de Marina y Delegado del Gobierno, los Comandantes de los buques de guerra surtos en el puerto y los Oficiales de la Armada, de todo lo cual doy fe.—*Francisco Manrique de Lara.*—*Fray José Obispo.*—*Victor María Concas.*—*Bafoel Loste.*—*Eduardo Alfonso.*—*Antonio Moreno Guerra.*—*Antonio Massien.*—Comandante de crucero *Venadito*, *Emilio Díaz Moreu.*—Comandante del crucero *Isabel II*, *Luis Pavia.*—Comandante del crucero *Isla de Cuba*, *Salvador Rapado.*—Oficial de la nao *Santa María*, *José Gutiérrez Sobral.*—Oficial de la nao *Santa María*, *Antonio Magaz.*—Oficial de la nao *Santa María*, *Ruiz Berdejo.*—ISIDORO PADRÓN.

Concuerda con su original que se custodia en el protocolo de escrituras públicas de este año, bajo el número cuarenta y dos de orden á que me remito. Y á requerimiento del Sr. Alcalde para entregar al Sr. D. Víctor Concas, expido la presente que signo, firmo y sello con el de mi Notaría y con el de este Ilustre Colegio en virtud de autorización concedida por el Ilmo. Sr. Director general del Ramo en las Palmas hoy día del otorgamiento.—Vale.—ISIDORO PADRÓN.—Hay un sello que dice: Colegio Notarial de las Palmas y dos más, uno de plomo y otro de cera dentro de un estuche. »



estrepitosos en llegando la ocasión, así nadie hubiera creído al ver la calma habitual de la ciudad que llegase á tanto el delirio de la florida batalla. La calle, llena de bote en bote, en los balcones no cabían las mujeres hermosas y toda la vía adornada con montañas de flores, como sólo sería posible en Febrero en Canarias, que caían á la calle por toneladas, con un carácter de grandiosidad como no lo he visto en ninguna otra parte del mundo.

Fué un efecto del entusiasmo espontáneo del pueblo, y tuve que enviar á buscar á toda prisa á los oficiales de la Nao y de los cruceros, que, rendidos de fatiga, no habían acudido, pues nadie dió importancia ni tenía idea de lo que iba á ser la batalla de flores, cuando ni la misma Comisión que la organizó llegó á imaginarse la estupenda manifestación que se preparaba.

Por la noche, nuestros compañeros del Ejército, de guarnición en la isla, organizaron una bonita retreta con dos artísticas y costosas carrozas, cariñosamente dedicadas á la Marina. Han visitado la Nao de diez á doce mil personas.

#### DÍA 18 DE FEBRERO DE 1893.

*De Gran Canaria á Tenerife.*—Al amanecer salía para Tenerife á remolque del crucero *Isla de Cuba*, después de haber intentado hacerlo á la vela y desistido por falta de viento.

El puerto estaba engalanado: los muelles atestados de gente y las Comisiones oficiales y particulares nos despidieron en un vapor que nos acompañó unas millas mar afuera.

A las ocho de la mañana doblábamos la isleta con mar gruesa del NO., que nos hacía dar tumbos imponentes. Seguimos rumbo á Tenerife bastante despacio, á causa de la mar, hasta que nos abrigó la isla y se pudo dar más velocidad.

Probé entrar á la vela; pero el efecto del viento conocido por el *embate* me lo impidió; hube de tomar el remolque de un vapor del puerto, que hacía tiempo que nos convoyaba, trayendo á su bordo autoridades, comisiones y amigos, y cuyo vapor nos condujo al muelle hasta quedar atracados con el costado de estribor y con plancha á tierra.

Sobre el muelle estaba en masa la población de Santa Cruz, presentando un espectáculo imponente y gratisimo, al vernos recibidos de tal modo.

Como en las Palmas, además de las autoridades de Marina vinieron á bordo el Ayuntamiento en corporación, Diputación, Gobernador Civil, Capitán General, Gobernador Militar, Generales de Artillería, Ingenieros, Administración Militar, Jefes de Sanidad, Comisiones de Casinos, Ateneos, Filarmónica y de cuanto Centro y Sociedad había en la ciudad.

Aquella noche hubo en nuestro obsequio iluminaciones y baile en la sociedad filarmónica de Santa Cecilia.

#### DÍA 19 DE FEBRERO DE 1893.

*Domingo de Piñata. En Santa Cruz de Tenerife.*—Hubo *Te Deum* por la mañana, de solemnidad convencional; el Ayuntamiento nos obsequió con un *lunch* sumamente cordial; vino á bordo el señor Obispo de la Laguna, que bendijo la expedición, y por la noche, un notable baile de etiqueta en el casino, que es modelo de sociedades de este género.

#### DÍA 20 DE FEBRERO DE 1893.

*En Santa Cruz de Tenerife.*—Á petición mía, me dejaron en completa libertad, ante la necesidad de prepararnos para un viaje de la importancia del que nos esperaba, y en lo que se empleó el día. Mientras tanto, pasaban por el buque millares de personas de la capital y de la isla toda, visitantes

que aprecio en unos quince mil, durante los días de nuestra permanencia.

DÍA 21 DE FEBRERO DE 1893.

*En Santa Cruz de Tenerife.*—Al amanecer salimos para la villa de la Orotava en diez buenos carruajes, con una numerosa y escogida comitiva, presidida por el Alcalde.

Fuimos obsequiados en la Laguna, en la Orotava y en el gran Hotel Sanatorium de Taoro, y por fin, con un banquete en el Hotel Martianez de Puerto Cruz. En este pequeño pueblo, de unas 4.000 almas, se repitió algo parecido á la batalla de flores de Las Palmas, tanto que si hubiera yo descubierto otra América ó creyera que el espíritu de Colón venía en mi pellejo, no era posible hacer más; repiques de campanas, cohetes, vivas, empavesado é iluminado más tarde el pueblo; la gente en masa á recibirnos y acompañando al coche; alegría en grande. ¡Parecía ser el regreso del vencedor! Por fortuna, se trataba de un pueblo chico, pues mi posición se hacía algunas veces muy difícil, como ya lo había sido otras veces y había de volverlo á ser otras muchas. Si lo tomaba fríamente parecía desaire y poco entusiasmo colombino, y si me dejaba llevar y me complacía en ello, no faltaría quien supusiera que yo lo tomaba por lo serio, como si fuera para mí. Yo me esforzaba en repetir que era sólo el portestandarte de las glorias españolas, y que era el primero en celebrarlas; que la honra que yo recibía era de la elección del encargo, y no de la expedición de Colón propiamente tal, pero en Puerto Cruz no era posible entrar en tales disquisiciones, era una entrada triunfal, como la de los vencedores de Tetuán y Wad-Rás. El Alcalde de Tenerife, mi compañero de carruaje, se reía conmigo del aprieto en que yo estaba, cuando vino á sacarme del apuro un golpe teatral. Pararon los carruajes, y retirándose una cortina de gente

puesta *ad hoc*, se descubrió una banda de música en traje de indios bravos, con plumas y todo, pero al director se le olvidó quitarse las gafas; en traje gimnástico y gafas, era lo bastante para que entre españoles pudiéramos bromear un rato, traspasando la atención pública el consabido indio en cueros, con antiparras.

Hubo carreras de cintas, siguió el banquete en el Hotel Martianez antes citado; una cena á la una de la madrugada en el Hotel Taoro, y á las siete de la mañana, sin descansar un minuto en veinticuatro horas, llegábamos á Tenerife, inmensamente agradecidos, pero horriblemente cansados, para salir aquel mismo día después de cumplir con todo lo oficial y lo no oficial que quedaba que hacer, si es que Dios hacía el milagro de dejarnos algunas fuerzas para que pudiéramos tenernos en pie.

#### DÍA 22 DE FEBRERO DE 1893.

*Salida de Tenerife.*—Según las instrucciones que recibí en Cádiz, debía el crucero *Isla de Cuba* desatracarme de las islas y seguir luego la Nao su viaje á la vela, tanto para facilitar el viaje como para ganar el tiempo perdido, pero el correo llegado el 21, disponía que el crucero, después de dejarme, debía continuar su viaje á Fernando Póo. Sabido es que esos viajes necesitan preparativos importantes, no por el viaje, sino porque el buque va á estar dos años lejos de todo puerto de recursos; así que de salir aquel día era hacer emprender la campaña al crucero en malas condiciones, y de esperarlo, era añadir una nueva dilación á las muchas que ya había habido, y siendo estas circunstancias las que yo deseaba, precisamente, que era hacer el viaje á la vela de puerto á puerto, dije al Comandante del crucero, que era de menor antigüedad, que quedaba desligado de la comisión del remolque de la Nao; dispuse la salida para las cuatro de la

tarde, y ya á la vela, dí al Comandante de Marina el telegrama para el Gobierno, de modo que no pudiera ser detenido.

A las cuatro de la tarde, lleno el muelle de gente y despedido de todos, di la vela para cruzar el Atlántico con un tiempo hermoso y viento bonancible de E. NE.

Largamos todas las velas y en breve la distancia y los cortos días de invierno nos dejaron en la soledad del mar y la oscuridad, muy ocupados en asegurar todo y á prepararnos en serio para los más rudos movimientos, como no podía hacerse en puerto con la inevitable aglomeración de curiosos.

Al amanecer aún continuábamos preparándonos con el vigor de quien no rehusa riesgos, pero que no llama valor á la imprevisión; y no tardamos en quedar preparados para el mal tiempo, aunque lo deseáramos bueno y que no se nos ofreciera ocasión de probar en *extremis* las condiciones de la Nao.

Al medio día 0<sup>h</sup> del 23.

Lat. N. 27° 18'. Rumbo directo S. 16 O.

Long. O. 10° 51' San Fer<sup>do</sup>. Distancia recorrida: 68 millas.

#### DÍA 23 AL 24 DE FEBRERO DE 1893.

El buque lo hace bastante bien. Las islas á la vista.

Viento N. NE. flojo. Andar medio: dos millas.

Lat. N. 26° 45'. Rumbo directo S. 52° O.

Long. O. 11° 8'. Distancia: 54 millas.

#### DÍA 24 AL 25 DE FEBRERO DE 1893.

Al anochecer se ve aún bastante claro y elevado el Pico de Teide á 120 millas de distancia.

Vientos del N. flojos y variables.

Lat. N. 25° 59'. Rumbo directo S. 42' O.

Long. O.  $11^{\circ} 55'$  de S. F<sup>do</sup>. Distancia recorrida: 62 millas.

DÍA 25 AL 26 DE FEBRERO DE 1893.

Recala mar de NO., que ocasiona balances sumamente fatigosos, por lo rápidos y por su amplitud.

Viento de N. fresquito; hemos llegado á andar cinco millas.

Lat. N.  $24^{\circ} 48'$ . Rumbo directo S.  $46^{\circ} O$ .

Long. O.  $13^{\circ} 11'$ . S. F<sup>do</sup>. Distancia recorrida: 99 millas.

DÍA 26 AL 27 DE FEBRERO DE 1893.

Tiempo hermoso; viento del N. NO. al NE. fresco.

Al anochecer se quitó una boneta á la mayor, faena trabajosa, y que de hacerla bajo un tiempo es fácil que se vaya un hombre al agua.

Se llegaron á andar 6,6 millas.

Durante la noche los balances han sido tremendos.

Lat. N.  $23^{\circ} 53'$ . Rumbo directo S.  $62^{\circ} O$ .

Long. O.  $14^{\circ} 58'$ . S. F<sup>do</sup>. Distancia recorrida: 111 millas.

DÍA 27 AL 28 DE FEBRERO DE 1893.

Tiempo entablado del E. al NE., con el que hemos llegado á andar siete millas.

La mar NO. unida á la del viento reinante, nos atormenta de un modo atroz. El casco y la arboladura trabajando horriblemente, sin que nadie á bordo pudiera cerrar los ojos.

La salud inmejorable.

Lat. N.  $23^{\circ} 31'$ . Rumbo directo S.  $76' O$ .

Long. O. S. F<sup>do</sup>.  $16^{\circ} 38'$ . Distancia recorrida: 95 millas.

DÍA 28 DE FEBRERO Á 1.º DE MARZO DE 1893.

Poco viento y mucha mar, que nos sigue molestando mucho. Dificilmente llegamos á las cinco millas.

Viento de E. SE. al E. NE., cariz calimoso.

Vamos, como de costumbre, con la mayor con sus dos bonetas, gavia, mesana, trinquete, cebadera y foque.

Se improvisó un pescante para ver si era posible amurar mejor el trinquete, pero sin resultado.

Lat. N. 23° 21'. Rumbo directo S. 84° O.

Long. O. S. F<sup>do</sup>. 18° 29'. Distancia recorrida: 103 millas.

#### DÍA 1.º AL 2 DE MARZO DE 1893.

La ventolina cayó, y ventaba tan *amoroso*, como dice el Diario de Colón, que casi no ventaba nada. Se aprovechó el día para arreglar las velas.

Es admirable lo bien que porta la mesana latina con la entena sobre el palo, orientada como batículo, cuya vela nos tiene á todos entusiasmados.

No es menos notable el modo cómo hace su papel la cebadera, que ha ido en viento todo el viaje, aferrándola al anochecer sólo para evitar el tener que enviar gente afuera de noche, si hubiera habido necesidad de suprimirla.

Lat. N. 22° 58'. Rumbo directo S. 54° O.

Long. O. S. F<sup>do</sup>. 19° 2'. Distancia recorrida: 38 millas.

#### DÍA 2 AL 3 DE MARZO DE 1893.

La brisa volvió á entablarse, si bien trayendo mucha mar del NO., que nos atormenta, como de costumbre.

El aspecto del tiempo es de haber vientos muy duros al N. del Atlántico.

Lat. N. 22° 20'. Rumbo directo S. 69° O.

Long. O. 20° 47'. Distancia recorrida: 104 millas.

#### DÍA 3 AL 4 DE MARZO DE 1893.

Tiempo igual al de ayer; el buque anda muy poco apesar de ser las circunstancias muy favorables.

De noche se vió un buque de vela rumbo al Ecuador.

Viento NE.  $\frac{1}{4}$  N. bonancible.

Lat. N.  $21^{\circ} 54'$ . Rumbo directo S.  $75^{\circ}$  O.

Long. O.  $22^{\circ} 50'$ . Distancia recorrida, 117 millas.

#### DÍA 4 AL 5 DE MARZO DE 1893.

El brisote duro del N. NE., levanta bastante mar, á lo que atribuyo que la Nao anda menos de lo que podía esperarse en estas circunstancias: además, apenas se aumenta algo el andar, los llenos de popa arrastran una columna tal de agua, que se hace visible el efecto contrario á la marcha.

Navegamos con todas las velas además del foque volante.

Cariz de mucho viento y de tiempo dudoso.

Lat. N.  $21^{\circ} 29'$ . Rumbo directo S.  $80^{\circ}$  O.

Long. O.  $25^{\circ} 15'$ . Distancia recorrida, 137 millas.

#### DÍA 5 AL 6 DE MARZO DE 1893.

Ha engruesado la mar de NO. y al amanecer el cariz de viento en aquella dirección nos hace esperar más mar.

El viento muy fresco del NE.  $\frac{1}{4}$  E. con bastante marejada y la que recalca del NO. forma un hervidero que jugando con la Nao, no nos deja vivir.

Hoy he probado navegar levantando el puño de barlovento de la mayor, con lo que parece que se gobierna mejor.

Se improvisó por rastrera la vela del batel, pero sin resultado.

El mal gobierno de la Nao, es nuestra mayor dificultad, porque pasa de lo creíble, pues en habiendo un poco de mar se dan guiñadas de siete y ocho cuartas.

Lat. N.  $21^{\circ} 18'$ . Rumbo directo, S.  $84^{\circ}$  O.

Long. O.,  $27^{\circ} 6'$ . Distancia recorrida, 104 millas.



DÍA 6 AL 7 DE MARZO DE 1893.

Continúa el viento al NE.  $\frac{1}{4}$  E. fresco y siempre gruesa la mar del NO., además de la marejada del viento.

Lat. N. 20° 57'. Rumbo directo S. 79° O.

Long. O. 29° 00'. SF. Distancia recorrida, 108 millas.

DÍA 7 AL 8 DE MARZO DE 1893.

El tiempo se inclina á la calma; por la mañana han desfogado los primeros chubascos del viaje.

Lat. N. 20° 35'. Rumbo directo S. 74° O.

Long. O. 30° 19'. Distancia recorrida, 77 millas.

DÍA 8 AL 9 DE MARZO DE 1893.

El tiempo variable y con chubasquería.

Por la noche hubo que meter la gavia y la mesana; aunque estas son las mejores de todas las velas, son poco manejables para tiempo inseguro.

Vientos del E. con agua y chubasquería.

Lat. N. 20° 23'. Rumbo directo S. 81° O.

Long. O. 31° 43'. Distancia recorrida, 80 millas.

DÍA 9 AL 10 DE MARZO DE 1893.

El viento saltó S.  $\frac{1}{4}$  SE.; ventaba fresquito y sin mar.

Ocurrió hoy algo digno de contarse y fué venir á todo trapo sobre nosotros una barca inglesa, quizás juzgando por nuestro extraño aparejo que era la Nao un barco en bandolas: al estar cerca la izé la bandera nacional y, sin duda, debió creernos de alguna Sociedad de chiflados, pues pasó rascando la popa, sin que se viera á su bordo alma viviente, como si se hubieran llevado un chasco. Se conoce que el Ca-

pitán no conocía el furor colombino de que estaba poseído el mundo ilustrado.

Lat. N. 20° 23'. Rumbo directo, O.

Long. OSF. 33° 28'. Distancia recorrida, 99 millas.

DÍA 10 AL 11 DE MARZO DE 1893.

Refrescó el viento al S. hasta las once de la noche que quedamos en la calma más completa.

De 11 á 2 de la madrugada, diluviando.

Lat. N. 20° 26'. Rumbo directo N. 85° O.

Long. O. 34° 9'. Distancia recorrida, 38'5 millas.

DÍA 11 AL 12 DE MARZO DE 1893.

Calma completa que con la de ayer nos duró veintisiete horas. Al medio día viento S. SE. y mal cariz.

Lat. N. 20° 34'. Rumbo directo N. 69° O.

Long. OSF. 34° 31'. Distancia recorrida, 23 millas.

DÍA 12 AL 13 DE MARZO DE 1893.

Mal cariz, viento al S. y muchos chubascos. Durante la noche ha diluviado y se ha navegado con precaución.

A las nueve de la mañana saltó un chubasco muy duro del NO. con mar arbolada, que nos obligó á correrlo.

La Nao cabecea furiosamente y cuando con algún andar choca en las guñadas con algún golpe de mar, se para en seco, sacudiendo los palos de tal modo que hace temer un desarbolo. La violencia de las cabezadas es tanta, que las cosas trincadas saltan de cubierta.

Al medio día mejoró la situación, pero no el cariz; sigue diluviando. El día ha sido muy trabajoso por lo poco manejable del aparejo, quizás peor después de pasar los chubas-

cos en que sin vela bastante, la Nao se revolcaba hasta el delirio.

Lat. N. 21° 18'. Rumbo directo S. 80° O.

Long. O. S. F. 36° 8'. Distancia recorrida, 92 millas.

#### DÍA 13 AL 14 DE MARZO DE 1893.

El día amenazador y lo mismo la noche, hasta la una, que empezó á entablarse el viento fresquito al SO. y aclarar la celajería.

Lat. N. 20° 54'. Rumbo directo N. 53° O.

Log. O. S. F. 36° 56'. Distancia recorrida, 60 millas.

#### DÍA 14 AL 15 DE MARZO DE 1893.

Viento poco y contrario, sin aspecto de cambiar. Tiempo hermoso.

Vamos haciendo forzosamente la experiencia de navegar de costado entre abatimiento y el escaso ceñir de la Nao.

Dadas las condiciones de la Nao, resolví no bajar á buscar el aliseo más abajo del paralelo de Puerto Rico, sino esperararlo donde estábamos, sacando en el entre tanto el mejor partido posible de las circunstancias.

Lat. N. 20° 50'. Rumbo directo N. 72° E.

Long. O. S. F. 36° 50'. Distancia recorrida, 6 millas.

#### DÍA 15 AL 16 DE MARZO DE 1893.

Volvió el tiempo á empeorar, ventando del O. A las diez de la noche desfogó un chubasco muy duro del NO. que hubo que correr, lo que hizo la Nao bien, pues no llegó á levantar mar.

La intensidad del viento, sumamente variable, ha obligado á trabajar mucho con el aparejo, siendo muy dura de manejar la mayor bajo un chubasco.

DÍA 16 AL 17 DE MARZO DE 1893.

Tiempo muy achubascado, pero con apariencias de cambiar; siguen los chubascos duros, aunque de menos intensidad que ayer.

Por fin el viento al O. NO. nos deja ganar algo al S. separándonos de esta zona, aparentemente centro de una perturbación ciclónica.

Hemos pescado doradas y albacoras.

Lat. N. 20° 04'. Rumbo directo S.

Long. O. S. F. 36° 54'. Distancia recorrida, 11 millas.

DÍA 17 AL 18 DE MARZO DE 1893.

El tiempo mejora; el viento rola por el N. al NE. y el barómetro, subiendo, confirma esta creencia.

Se vieron desde muy lejos los palos de un buque de vela, sin poder distinguir de qué vuelta iba.

Lat. N. 19° 16'. Rumbo directo S. 26° O.

Long. O. S. F. 37° 19'. Distancia recorrida, 54 millas.

DÍA 18 AL 19 DE MARZO DE 1893.

Entablado el aliseo, muy fresco, con bastante mar, hemos llegado á andar 8 1/2 millas, aunque muy atropellado el buque por la mar, á causa de las guiñadas.

Viento de N. NE. al E. NE. fresco.

Lat. N. 19° 13'. Rumbo directo S. 88° O.

Long. O. S. F. 39° 09'. Distancia recorrida, 104 millas.

DÍA 19 AL 20 DE MARZO DE 1893.

Aliseo sucio y frescachón con mucha mar; la Nao balanceando horriblemente.

Se descubrió un agua de importancia en el cinturón de ba-

bor que se cogió echando un hombre embalsado fuera del costado. La faena fué muy trabajosa, á pesar de ser el agua relativamente alta, á causa de la mucha mar, que en los balances cubría por completo al marinero.

Al medio día quedó el aliseo fresco y el tiempo más claro.

Lat. N.  $19^{\circ} 8'$ . Rumbo directo S.  $88^{\circ} O$ .

Long. O. S. F.  $41^{\circ} 10'$ . Distancia recorrida, 115 millas.

#### DÍA 20 AL 21 DE MARZO DE 1893.

El aliseo ventaba amoroso, como decía en 1492 el Almirante, cuando le iba bien.

El andar es de unas 4 millas, y es el que puede considerarse normal.

Lat. N.  $19^{\circ} 13'$ . Rumbo directo N.  $87^{\circ} O$ .

Long. O. S. F.  $42^{\circ} 56'$ . Distancia recorrida, 100 millas.

#### DÍA 21 AL 22 DE MARZO DE 1893.

Tiempo calmoso, con algunos chubascos del Sur. Viento del E. y NE.

A media noche pasó un vapor á unas 4 millas al Sur. No pudo reconocernos.

Lat. N.  $19^{\circ} 3'$ . Rumbo directo S.  $83^{\circ} O$ .

Long. O. S. F.  $44^{\circ} 27'$ . Distancia recorrida, 87 millas.

#### DÍA 22 AL 23 DE MARZO DE 1893.

Viento muy duro del N. NE.; temporal declarado. Mar gruesa arbolada que nos alcanza por el poco andar, que sólo por breves momentos llega á seis millas.

Las guiñadas son increíbles y la Nao revolcándose se deshace, amenazándonos los golpes de mar que rompen sobre el costado. Se cerraron las escotillas y se tomaron cuantas

precauciones exigía la gravedad de nuestra situación; pero gracias á haber salido debidamente preparados hemos evitado quizá un desastre, doliéndome en no haber insistido en la colocación de las quillas laterales, pues el mal gobierno acrece el peligro considerablemente.

Se echó por barlovento un saco lleno de estopas empapadas en aceite, cuyo resultado es efectivamente asombroso, pues dejando más abrigado el costado de barlovento de los golpes de mar, ha ganado mucho el gobierno de la Nao y con ello la posibilidad de defendernos.

Pasó una barca corriendo el temporal con las gavias bajas. No pasó lejos; sin embargo, creo que no nos vió. La tripulación muy valiente, pero excesivamente fatigada.

Lat. N. 19° 1'. Rumbo directo N. 89° O.

Long. O. S. F. 46° 39'. Distancia recorrida: 124 millas.

#### DÍA 23 AL 24 DE MARZO DE 1893.

Sigue el tiempo muy duro, pero menos que ayer.

La mar muy gruesa.

Vamos corriendo con trinquete, foque, mayor con una boneta y gavia; aguantando tanta vela para poder sujetar el buque; sin embargo, el andar no llega á cinco millas. Viento N. NE.

Lat. N. 19° 11'. Rumbo directo N. 85° O.

Long. O. S. F. 48° 51'. Distancia recorrida: 125 millas.

#### DÍA 24 AL 25 DE MARZO DE 1893.

Menos viento y va cayendo la mar; mejorando el tiempo, pero rolando el viento hacia popa queda la Nao con menos sujeción y aumentan los balances.

Al medio día viento E.  $\frac{1}{4}$  NE. fresco.

Lat. N. 19° 28'. Rumbo directo N. 83° O.

Long. O. S. F. 51° 7'. Distancia recorrida: 130 millas.

DÍA 25 AL 26 DE MARZO DE 1893.

Aliseo fresco del N. NE. El buque gobierna muy ma con el viento y mar por la popa.

Lat. N. 19° 24'. Rumbo directo S. 88° O.

Long. O. S. F. 53° 33'. Distancia recorrida: 139 millas.

DÍA 26 AL 27 DE MARZO DE 1893.

Aliseo del E. y bonancible, todo aparejo; mar de fondo que nos mueve sin piedad.

Se vió muy lejos un vapor rumbo al Norte.

Lat. N. 19° 27'. Rumbo directo N. 88° O.

Long. O. S. F. 55° 34'. Distancia recorrida: 114 millas

DÍA 27 AL 28 DE MARZO DE 1893.

Tiempo calmoso; viento dominante E.  $\frac{1}{4}$  SE. flojo.

Se vió una barca rumbo al Norte que pasó á alguna distancia.

Lat. N. 19° 18'. Rumbo directo S. 83° O.

Long. O. S. F. 56° 55'. Distancia recorrida: 77 millas.

DÍA 28 AL 29 DE MARZO DE 1893.

Tiempo hermoso.

A las ocho de la mañana avisté, yo el primero, la isla Virgen Gorda, al S. SO. á unas 25 millas.

Ofrecidas unas botellas al marinero que primero viera tierra, la avistó como media hora después el cabo de mar de primera clase D. Marcelino Valdés y Barril, piloto de la marina mercante que cumplía á bordo su servicio.

Poco después se vió toda la cadena de las islas Vírgenes. La vista de la tierra causó á bordo alegría, como satisfacción del éxito, pero no porque hubiera la menor intranquili-

dad, sobre todo después del último temporal; además, todos llevaban conmigo más de dos años y puedo decir que tenían en mí su confianza completa. Los marineros, acostumbrados al gobierno fijo de los buques del día, yo creo que miraban con asombro la llegada adonde se quiso llegar, después que la Nao hacía su camino guiñando á derecha é izquierda cuanto le daba la gana.

El viento roló algo al SE. y bonancible.

Lat. N. 19° 13'. Rumbo directo S. 88° O.

Long. O. S. F. 56° 55'. Distancia recorrida: 77 millas.

### DÍA 29 AL 30 DE MARZO DE 1893.

Al anochecer se vió el faro de la cabeza de San Juan de Puerto Rico, á las once la del Morro, y á las dos de la madrugada estaba sobre el puerto esperando el día.

A las siete de la mañana iba á la vela para adentro cuando ví las señales del semáforo de que me esperara afuera, y comprendiendo que era con objeto de preparar la recepción, me aguanté dando bordadas cortas sobre la boca del puerto.

Había tardado en la travesía treinta y seis días, los mismos que tardó Colón, del 6 de Septiembre que dejó Canarias, al memorable 12 de Octubre de 1492, coincidencia histórica que resultó absolutamente de la casualidad, pero que no por eso es menos notable.

### 30 DE MARZO DE 1893 (DÍA CIVIL).

*Entrada en San Juan de Puerto Rico.*—Como dejo dicho, el Castillo del Morro me hizo señales de esperar afuera, hasta las nueve de la mañana que el cañonero *Indio*, de nuestra Armada, salió y dió remolque á la Nao.

Como había bastante mar y los demás buques estaban sobrecargados de curiosos, esperaron á la boca del puerto,



siendos dichos buques el aviso de guerra *Fernando el Católico*, todos los remolcadores y un centenar de botes, todos ellos empavesados, y no faltó quien viera en la combinación de los nombres de los buques de nuestra Armada, otra nueva coincidencia histórica, puesto que el *Indio* fué á buscar y llevó á su casa á la Nao de Colón, mientras que Fernando el Católico aguardaba prudentemente el resultado, hasta que al ver el giro de la aventura, *siguió* nuestras aguas, ya que no había más remedio.

Seguramente que la tal observación debió ser *á posteriori*, pues en aquellos momentos el entusiasmo era extraordinario y la concurrencia inmensa, á pesar de ser Jueves Santo, y precisamente las diez de la mañana, lo que no impidió que tronaran los cañones y fuera grande la algazara, con sentimiento del señor Obispo que, con el mejor sentido, facilitó cuanto permitía la inoportunidad de los días de llegada y la imposibilidad de detenernos hasta después de la Pascua.

Salieron en el *Fernando el Católico*, el Gobernador general de la Isla, el Comandante principal de Marina y todas las autoridades.

La Nao quedó fondeada en medio del puerto y fué muy visitada, como era de esperar.

*Parte de campaña.*—En el día de hoy dí al señor Ministro de Marina el único parte oficial de la navegación:

“Excmo. Sr.: Según dije á V. E., en 22 de Febrero próximo pasado, salí del puerto de Santa Cruz de Tenerife con NE. entablado que me franqueó rápidamente del Archipiélago, mas apenas descubiertos de la isla de Hierro, el mal cariz del NO., signo de tempestades de invierno en el Norte del Atlántico, nos anticipó la mar gruesa que recaló después y que no nos ha dejado sino muy breves momentos durante el viaje; mar, que unida á la del viento reinante, jugando con este pequeño buque, sin medios de hacer frente á un tiempo á las dos, ha sido causa de que fueran llevados al delirio los

tremendos balances que ya podían anticiparse de sus alterosas formas.

„Seguí bajando al SO. hasta el 13, que en 21° de latitud tuve un temporal del SO. al NO. con chubascos durísimos, que me duraron hasta el 17, tiempo, que por ser de intensidad variable, era más penoso por la gran dificultad de poder reducir y volver á dar rápidamente el aparejo. Bajo un chubasco del NO. fueron tan duras las cabezadas, que temimos desarbolar, y llegaron las sacudidas á aventar una costura del costado, que por ser alta no fué de mayor cuidado, aunque metía bastante agua durante dos días que no se pudo tapar, hasta que fué posible que un marinero embalsado bajara por fuera para remediarlo provisionalmente.

„Bajé con esto á los 19° en que encontré el aliseo franco, pero el 22 y 23 de Marzo, convertido en tiempo duro de N. NE. con mar gruesa y arbolada, lo mismo para este pequeño buque que para otro cualquiera, corrí el tiempo al par que pasaba por mi costado una barca mercante, corriendo también con las gaviás bajas. El cortísimo andar de la Nao, que á pesar de ir forzada de vela, apenas resultaba ser de cinco millas, hacía que la mar nos alcanzara y rompiera sobre el casco, y gracias á tener el gobierno en cubierta pudimos evitar mayores males. Mandé probar el aceite tan oportunamente ordenado por V. E., arreglado rudamente en un saco á remolque de la cebadera á barlovento, con resultado admirable, pues no sólo nos defendió éste costado bastante, sino que dejaba el timón en aguas más tranquilas, y sin cuyo recurso quizás no hubiéramos podido seguir corriendo.

„No por eso fueron esos días, y parte del 24, menos fatigosos y molestos, sobre todo desde la media noche del 22 á la tarde del 23, que mantuve cerradas todas las escotillas, pues algunas veces era imposible evitar las atravesadas.

„Mejorado el tiempo al amanecer del 25, seguí corriendo

paralelo hasta el 29 al amanecer, que reconocí el grupo de las Vírgenes, recalando á San Juan de Puerto Rico al romper el día siguiente, 30, hasta las diez de la mañana que fondeé cerca del muelle.

„El Excmo. Sr. Comandante principal, con el cañonero *Indio* y el aviso *Fernando el Católico*, salieron á recibir á la Nao, acompañados de todos los vapores y botes del puerto, estando éste engalanado y el pueblo en masa en los muelles como en ocasiones de mayor festividad.

„Poco afortunado he sido en la vista de buques para dar á V. E. noticias nuestras, pues aunque han sido varios los vapores que se han cruzado en mi derrota, pero todos á altas horas de la noche.

„Por lo demás, el buque está sin novedad, pues si de algo peca es de excesivamente sólido y cargado de madera, sin lo que quizás fuera menos tormentoso y de mejor marcha, lo que, dada la experiencia adquirida, no puedo dejar de considerar, cuando entiendo que es de verdadera entidad el viaje de remontada á Cabo Hatteras, y si debe ir á Chicago, la travesía al Norte de Nueva Escocia, donde de nada sirven los remolques si el tiempo arrecia, como suele hacerlo en aquellas latitudes.

„La tripulación y las clases están en el mejor estado de salud y todos animados del mejor espíritu, á pesar de la fatiga increíble que han tenido en bastantes días seguidos, en que ha sido imposible cerrar los ojos, y creo excusado decir que V. E., que conoce los distinguidos servicios del segundo comandante y Oficiales de este buque, que, por su parte, incansables en todo tiempo y á toda hora, han hecho para mí sumamente fácil esta primera parte de la expedición.

„Tesadas las jarcias y arreglados los pequeños desperfectos naturales del viaje, seguiré para la Habana, según V. E. me tiene ordenado.—*Víctor María Concas.*„

DÍA 31 DE MARZO DE 1893.

Hoy, Viernes Santo, fué á bordo mucha gente.

Los empleados subalternos de Hacienda regalaron una onza de oro en una cajita con adornos alegóricos al cabo de mar Valdés, que presenté como el primer marinero que había visto tierra.

DÍA 1.º DE ABRIL DE 1893.

Por la tarde hubo un espléndido refresco y reparto de limosnas en el Arsenal por las señoras de la Junta de damas y regatas al remo por los esquifes del Club, y por la noche un baile de etiqueta en el Casino español, con elegantísima y numerosa concurrencia.

DÍA 2 DE ABRIL DE 1893.

Por la mañana se celebró una misa de campaña en la plaza del Ayuntamiento, mandando la fuerza del ejército y voluntarios, el General Segundo Cabo. Sobre la fachada se elevaba un grandioso templete, al que se subía por una escalinata y donde el señor Alcalde de la ciudad me hizo entrega de un precioso estandarte de Castilla, bordado sobre damasco cuyo estandarte fué conducido á bordo en procesión cívica y se arboló en el palo mayor, entre los vítores de millares de espectadores, pues al efecto había atracado la Nao al muelle.

En esta ocasión pregunté al Alcalde de la ciudad y á la Comisión que le acompañaba qué destino debía dar al referido estandarte el día en que la Nao fuese regalada al Gobierno americano, contestándome que desde aquel momento quedara de mi propiedad, como un recuerdo del arriesgado viaje que acababa de verificar, asegurándoles, por mi parte, con mi agradecimiento, que sería un recuerdo

que perpetuaría en mi familia la memoria de tan honrosa misión, como había tenido la fortuna de que me fuera confiada.

Por la mañana todos los Jefes y Oficiales de la Armada nos invitaron á los de la Nao á un espléndido almuerzo, modelo de cordialidad y afecto.

Al medio día la Comisión de festejos dió en el Arsenal una comida á la marinería, presenciada por más de 300 personas y en la que se sortearon dos premios, uno de 5 pesos y otro de 13, regalo de un peninsular.

A las cinco de la tarde salimos á la vela, escoltados por los buques de guerra, remolcadores y un número tan grande de botes, que es de creer que no quedara uno en el puerto que no se movilizara, produciendo un aspecto encantador, mientras los fuertes saludaban con su artillería y la Nao descargaba su arcaico armamento.

La recepción de Puerto Rico no ha sido lo ostentosa y popular que fueron las dos de Canarias, por ser otra la índole del pueblo bajo; pero ha sido sumamente afectuosa por parte de las demás clases de la sociedad, que celebraba, al par que el recuerdo histórico, la terminación de un viaje que preocupaba generosamente á la opinión. Nuestros compañeros se han distinguido entre todos, dando un ejemplo de cordialidad de que puede justamente envanecerse la corporación.

Afuera había mar y viento fresco del NE., no lo más á propósito para descansar de un día de fatiga que, por grata que fuera, resultaba espantosa. Al efecto de descansar algo la tripulación, me desatraqué de la isla para hallar menos mar y arrumbé más tarde para la de Cuba, donde, según órdenes del Gobierno, me debe esperar un crucero sobre Baracoa.

Al medio día.

Latitud N. 19° 14'. Rumbo directo N. 66° O.

Longitud O. S. Fdo. 61' 33". Distancia recorrida, 107 millas.

DÍA 3 AL 4 DE ABRIL DE 1893.

Tiempo hermoso, aunque algo cubierto. Al amanecer se vió la península de Samaná y al medio día quedamos sobre Cabo viejo Francés.

Viento NE. bonancible, muy manejable.

Lat. N. 19° 54'. Rumbo directo N. 70 O.

Long. O. S. Fdo. 63° 32'. Distancia recorrida, 120 millas.

DÍA 4 AL 5 DE ABRIL DE 1893.

La costa de Santo Domingo corrida por babor desde Samaná á las alturas de Montecristi.

Por segunda vez desde la noche del 2 al 3 de Agosto de 1892 estamos en plena historia al recorrer con igual Nao á la de Colón los mismos mares que él recorrió; viendo las mismas tierras que él dominó; contemplando el mismo panorama que él contempló, y colocados de tal modo, que pudo un tercero haber sacado una fotografía de 1492, seguramente sin siquiera el cambio de los invariables celajes que arrastrados por los eternos aliseos, si varían de formas, no cambian jamás el paisaje mientras dominan aquéllos.

En cambio, ¡á cuántas reflexiones se presta lo cambiado de la tierra! Desde aquella fecha ha desaparecido la raza que allí encontró Colón; la nuestra está en completa decadencia, amenazada de verse avasallada, ya que no exterminada, por la negra que allí llevamos esclavizada; y la parte Este de la isla es ya una nación de origen africano, donde sólo de huéspedes se consiente á los blancos. El clima, enemigo de la raza europea, tiene sobre ésta sentencia de exterminio, de no venir nueva sangre de la zona templada, y sólo

nos queda rogar al cielo que ésta no sea española, que bastantes generaciones de españoles ha consumido ese clima enemigo, para obtener tan tristes resultados.

Pase de largo la Nao de Colón ¡ya que no nos queda más que llorar la mala ventura que la trajo á este sepulcro de nuestra raza y de nuestra prosperidad!

Viento del E. ventando *amoroso*, como decía el Almirante; pero procuramos no dormirnos, ni dejar la guardia al timonel, para no correr la suerte de la primera *Santa María* sobre los arrecifes cuyo meridiano íbamos á pasar al anochecer.

Lat. N. 20° 19'. Rumbo directo N. 74° O.

Long. O. 65° 6'. Distancia recorrida, 93 millas.

#### DÍA 5 AL 6 DE ABRIL DE 1893.

A las cuatro de la tarde estábamos á la altura de Montecristi: saludamos al paso las tumbas donde reposan tantas víctimas del sentimentalismo político y de errores ajenos. ¡Montañas á las que Colón dió nombre y no para que fueran monumento de tan triste recuerdo para España! ¡Lugares que guardan las cenizas de los primeros hombres blancos que pisaron el Nuevo Mundo, principio de una epopeya que se ha llamado América; deben ver con asombro otra vez la Nao de Colón en el azul de los mares, creyendo quizás que el tiempo no pasó y que aún está por suceder la pasada historia de víctimas y desengaños! Y si nada son cuatro siglos en la cuenta de la eternidad; y por si acaso, el clarín de servicio pudiera traer á bordo los espíritus de los compañeros de Colón despertando del ayer, á preguntarnos qué hacíamos en su Nao, nosotros, que no tenemos ganas de ceder el puesto, y que aún apreciamos la medida del tiempo, aprovechamos el menor hálito del E. NE. que soplabá bonancible, para

romper la mar apenas rizada y huir de la tierra que encierra tantos pesares, como glorias para la patria.

Amanecemos sobre la isla Tortuga y á la vista de la costa Norte de Haití.

Pasó muy cerca un pailebot que parecía del Norte de América; buque que parecía encantado, sin que llegáramos á excitar la curiosidad de tales salvajes.

Al medio día.

Lat. N. 20° 22'; rumbo directo N. 88° O.

Long. O. 66° 57'; distancia recorrida, 104 millas.

#### DÍA 6 AL 7 DE ABRIL DE 1893.

A las cuatro de la tarde se avistó la tierra de la Isla de Cuba y poco después un buque de guerra que hizo por nosotros. Era el crucero de nuestra Armada *Jorge Juan* que venía á darnos remolque, cuya operación quedó terminada á las siete de la noche.

Había terminado el viaje á la vela, expedición romántica é histórica, llena de encantos y quizás de riesgos, pero de pocos sufrimientos morales; y volvíamos á empezar la peregrinación á remolque por muchos miles de millas, seguramente con menos riesgos, y, sobre todo, con un socorro inmediato en el remolcador, pero lleno de sufrimientos morales bajo el distinto criterio de cada uno de los encargados de remolcarnos; imposible de que muchos se hicieran cargo de lo extravagante de la Nao, y del modo que era preciso maniobrar para llevarla; travesía abundosa de molestias perfectamente materiales; tumbos, saltos, guiñadas, inclinaciones tremendas, roturas de cables, y de cuanto martirio no llegó seguramente á conocer el Santo Job, y hablamos así á los hombres de mar, que serán en esto los únicos que nos entenderán.

Por fortuna, hay en estos mares más conocimiento de la navegación á remolque, pues desde el principio nos dió



el *Jorge Juan* unos remolques larguísimos, cosa que era la primera vez que conseguíamos; así que nos resignamos mejor con la nueva navegación, descansando en mi compañero D. Federico de Parga, Comandante del crucero, cuyas superiores dotes como hombre de mar nos la demostraba el modo irreprochable como por primera vez seguíamos navegando á remolque.

Se vió la luz de punta Maisi y al medio día quedamos N. S. con punta Lucrecia á tres millas de la costa.

El viento refrescó por la noche levantando bastante mar. Al medio día NE. fresco y marejada; ayudábamos con la mayor y la gavia.

Lat. N. 21° 10'. Rumbo directo N. 71° O.

Long. O. 69° 26'. Distancia recorrida, 148 millas.

#### DÍA 7 AL 8 DE ABRIL DE 1893.

Corremos la costa de Cuba con NE. frescachón, marejada y horizontes muy tomados; barómetro muy alto.

A la una de la noche estábamos N. S. con punta Mateillos; á las siete de la mañana con Cayo Lobo y á las doce con Paredón Grande.

El andar á remolque, llevando la Nao mayor, gavia y trinquete, ha sido de unas siete millas.

Lat. N. 22° 32'.

Long. O. 71° 58'. Distancia recorrida, 162 millas.

#### DÍA 8 AL 9 DE ABRIL DE 1893.

Brisote fresco de E. NE. y marejada. La corriente nos ayuda. A remolque del crucero *Jorge Juan*, que procuraba andar cuando permite su extraño remolque. Nos ayudamos con la vela.

Al medio día quedamos sobre la boca de Matanzas.  
Lat. N. 23° 11'.  
Long. O. 75° 24'.

DÍA 9 AL 10 DE ABRIL DE 1893.

A las dos de la tarde avistamos el faro de la Habana y poco después se vió clara la ciudad, llegando á la boca del puerto al ponerse el sol.

Ya cerca de él salieron á recibirnos, saludando al cañón y luego formando escolta de honor el caza torpedero *Nueva España*, cañonero *Concha* y multitud de remolcadores y botes de vapor y de vela atestados de gente. Las alturas del puerto y las orillas de su entrada estaban negras de curiosos, favorecidos por la hora y la circunstancia de ser domingo, saludando con vivas que llegaban hasta nosotros á medida que, lo más despacio posible, íbamos entrando magestuosamente en la gran bahía de la Habana.

Sobre las primeras boyas vinieron á bordo el Comandante General del Apostadero contra-almirante Gómez Loño, que arengó á la tripulación; el segundo Jefe del Apartadero Capitán de Navío de 1.<sup>a</sup> clase D. Jacobo Alemán, el Gobernador civil, Ayuntamiento y representantes de los centros y casinos de la población.

Por la noche aparecieron espontáneamente iluminadas las principales calles de la ciudad y fué ocasión de movimiento extraordinario en el muelle de la Machina, frente al que quedamos fondeados.

Estaban en el puerto las carabelas *Pinta* y *Niña* entregadas por los americanos, según el programa acordado conmigo por Little y de que se había hecho cargo el Apostadero. La *Pinta*, al mando del Teniente de navío de 1.<sup>a</sup> clase D. Rodrigo García de Quesada, y la *Niña* al del Jefe de la misma graduación D. Juan Vignau.

Por la noche iluminaron todos los buques de guerra surtos en la bahía.

En la Habana se guardaba lo poco que queda de humano del Gran Colón, y si al pasar por la costa de Santo Domingo los recuerdos del pasado evocaron en nuestras almas la memoria de las primeras víctimas de la civilización que regaron con su sangre aquel suelo, hoy que junto á los restos del propio Almirante llegaba la reproducción de su Nao, después de repetir su expedición, bien podíamos suponer que había de ser grato al fondo de aquella tumba, la memoria que de sus hazañas hacían las generaciones del siglo actual.

Nadie, sin embargo, se acordó de celebrar tan notable coincidencia, y sobre lo que no hice yo mención para no apartarme de la línea de conducta que me había trazado y que exigían las circunstancias.

Nada más explícito para comprender aquéllo, que la consulta que me hizo el General Rodríguez Arias, Gobernador general de la isla, sobre qué era lo que yo creía que él debía hacer. La consulta estaba perfectamente en su lugar, pues la expedición era del Estado, el buque figuraba en las listas de la Armada, y, sin embargo, cabía distinguir que la expedición no era propiamente oficial, sino *eminente* nacional. El pueblo, con nostalgia de gloria, lo tomaba en serio, como dijimos al principio, como si viniera el propio Colón y fuera la propia *Santa María* que llegaba con el pendón de Castilla; así que las autoridades ni podían negarse á la fiesta *nacional*, de la que eran unos de tantos entusiastas, ni hacer por completo *oficial* lo que sólo era la festividad de un centenario.

Mientras el Gobernador general se esforzaba en hacerme comprender el objeto de la pregunta, hube de decirle que me hacía cargo de ella tan perfectamente, como que ese era el dualismo con que yo luchaba: si lo tomaba en serio, la

gente podía creer que yo me figuraba ser el mismo Colón, cuyo espíritu quizás me hubiera transmitido algún espiritista, y si no lo hacía así, podía parecer indiferente al entusiasmo general. Que lo que yo creía que procedía, era lo que yo hacía, dejarme llevar é ir á todas partes, con lo que yendo en persona iba ya la autoridad que representaba, y seguir la corriente de la opinión sin pretender dirigirla poco ni mucho, pues, á la verdad, tampoco hacía falta. Es decir, hacer constar la conformidad con lo hecho, pero sin tomar parte en la iniciativa, pues como después, apesar de decir yo que *no era Él, sino el representante de Él*, como al que tenía su discurso preparado no había quien le atajara en la disertación de todos los méritos de Concas y Colón juntos, y no había medio de ponerle límite, siendo como era hijo del entusiasmo patrio, ni modo de aceptarlo sin ponerse en ridículo, no cabía otro dilema que dejar hacer, sufrir los discursos sin variar mi conducta ni para indicar la oportunidad de una procesión cívico-religiosa á la tumba del Gran Colón, apesar de que se caía de su peso.

HABANA 10 DE ABRIL DE 1893.

Por la mañana el señor Obispo de la Habana celebró una misa al pie de la ceiba donde es tradición que se dijo la primera misa en las playas de la Habana.

Asistieron las autoridades y el mismo Gobernador general, colocados todos sin orden de preferencia, como un acto espontáneo verificado bajo las ideas expuestas pocas líneas antes. Asistieron las dotaciones de las tres carabelas, y al acabar la misa el señor Obispo bendijo en mi mano el guión similar al que Colón desembarcó y que yo, en su memoria, había traído á través del Atlántico.

Seguidamente toda la marinería y clases de los históricos buques fué obsequiada con una comida dada por el Ayuntamiento, la que presidió el propio Alcalde de la Habana.

Por la noche el mismo Ayuntamiento dió un gran banquete en la sala capitular en honor de nuestra llegada, y al que asistieron todo el elemento oficial y de importancia de la ciudad, si bien la concurrencia fué menor en atención á las discusiones políticas que en aquellos días absorbían al partido español, tal que debo decir, en verdad, que ni me hicieron el menor caso, y que oí brindis que me llenaron de confusión, precursores de la guerra.

Visitaron la Nao algunos millares de personas.

### DÍA 11 DE ABRIL DE 1893.

Por la mañana atraqué á la Machina, pues el desorden de los botes y los riesgos consiguientes llegaban á lo increíble, y aunque eso produjo una verdadera invasión, no había el riesgo que estando á la gira.

Por la noche la Sociedad Catalana de Beneficencia me obsequió con un banquete en el Louvre, al que asistimos el Teniente de navío D. Antonio Magaz, y yo. Fué el banquete notabilísimo, tanto por el servicio como por los discursos pronunciados, breves, al objeto y sin divagaciones; dejándonos gratisima memoria, como modelo de sobremesa de una hora, que recordábamos en Nueva York, en el banquete de la Cámara de Comercio terminado á las tres de la madrugada, dejando con la palabra al orador. El reverendo padre escolapio D. Pedro Muntades, notabilísimo orador sagrado, que ocupaba una de las presidencias, cerró la fiesta con un brindis heróico, dicho en cinco minutos sin el menor sabor de cátedra; brindis que levantó en peso la reunión toda, siendo una muestra que la Iglesia española ha estado siempre donde estuvieron sus soldados, sus navegantes y sus descubridores, corriendo con ellos la buena ó mala fortuna que Dios quiso depararles.

Siguió á esto una función en el teatro Tacón, que nos estaba dedicada, y, por último, un gran baile de etiqueta en el Casino Español.

Llegó de España el crucero *Reina Regente*.

DÍA 12 DE ABRIL DE 1893.

Después del fatigoso día de ayer, sólo hubo por la noche una recepción en el Centro Asturiano y un obsequio de la Sociedad gallega *Aires da Miña Terra* (1).

DÍA 13 DE ABRIL DE 1893.

Continúa la invasión en la Nao.

La *Pinta* y la *Niña* pintadas de horrible azul celeste, se transformaron pintándolas imitando madera y alquitrán, sin la molestia consiguiente al embadurnado.

DÍA 14 DE ABRIL DE 1893.

Al medio día nos desatracamos, y se limitó la entrada á personas señaladas, con objeto de prepararnos para el viaje.

Por la noche, los Jefes y Oficiales de todos los Cuerpos de la Armada que estaban en la Habana, nos dieron un banquete en el hotel Inglaterra á mí y á los Oficiales de la *Santa María*. Presidió la mesa el segundo Jefe del Apostadero, por enfermedad del Comandante General, siendo en total 82 los que asistimos, todos de uniforme, pues no se hizo ninguna excepción fuera de la Armada.

---

(1) Por cierto que el Centro Asturiano, que posee uno de los mejores salones de la Habana, dió un gran concierto, baile y cena en honor de la tripulación de la *Nao Santa María*, y, sin duda, para que hubiera en las fiestas algo nuevo, se olvidaron de convidarnos, hasta que, *casualmente*, cinco horas después, yo fui allá invitado por un amigo, completamente ignorante de la fiesta y de que era para mí y mis compañeros.

Como es consiguiente, se aclaró de que unos por otros, todos creían que otro había sido el encargado de la invitación, dando lugar á las explicaciones y bromas del caso, pero sin quitar á los concurrentes unas horas de impaciencia y solemne aburrimiento.

Y valga la relación de este pequeño detalle, siquiera por la novedad.

La fiesta resultó notable, tanto por su espontaneidad, como por su significación de que la Armada, ansiosa, como la que más, de servir gloriosamente á la patria, pide á ésta tan solo los elementos con que llevarlo á cabo y dispuesta por su parte á no escatimar ningún sacrificio de su personal. Por la mía ha sido ésta una demostración que no podré olvidar mientras viva, y cuya importancia podrá juzgar cualquiera que recuerde que las Corporaciones se componen de hombres, que entre éstos es imposible que dejen de existir diferencias, y que no hay nada que diga que el conocido refrán de que "no hay peor cuña que la de la misma madera,, tenga una sola excepción.

En este día recibí un anónimo escrito con la mayor corrección y que atribuyo á algún elevado funcionario de la Catedral, en que, salvo el anónimo, hacía muy atinadas observaciones respecto á la paz de que gozaban los venerandos restos de Colón, de quien nadie se había acordado. Al ver que ya no era yo solo á quien se le había ocurrido idea tan natural, aproveché momentos antes de salir para ir de uniforme con todos los Oficiales de la *Santa María* á cumplir un deber tan de ocasión, que me cuidé que se supiera por los periódicos de la Habana, sin que en verdad nadie se ocupara en comentar el asunto, y por única vez en toda la expedición, rompí mi propósito expresado antes en punto á festejos, pues el caso no sólo lo merecía, sino que es absolutamente inexplicable olvido tan garrafal.

#### DÍA 15 AL 16 DE ABRIL DE 1893.

Habíamos estado detenidos en la Habana en espera de una estatua de Colón que el vapor correo debía traer de España, y que se quería fuera conducida á Nueva York por la propia *Santa María*, pero visto que el tiempo escaseaba para llegar oportunamente á la revista naval que debía ve-

rificarse á fines de mes, dispuso el Contralmirante Gómez Loño la salida para el día de hoy, llevando su insignia en el crucero *Infanta Isabel*, llevando á remolque la *Pinta*; el cazatorpedero *Nueva España* á la *Niña*, y el crucero *Reina Regente* á la *Santa María*.

Había terminado de hecho la expedición histórica que dió vida á la conmemoración del viaje del descubrimiento; queda ya sólo relatar el resto del viaje de la Nao *Santa María*, para dar fin á lo que expusimos al principio, que fué causa de su viaje á América, ya por lo que se refiere á la construcción de las carabelas *Pinta* y *Niña*, que completan la pequeña escuadra colombina, y, por último, para dar cuenta, día por día, de la suerte de la Nao mientras no se regaló á los Estados Unidos.

Seré, sin embargo, ya relativamente breve, con el solo objeto de llenar el fin que me propuse.

Fuera del puerto y después de ser despedidos con salvas y vivas, tomamos de formación la orden de grupos, siendo buque guía el del Almirante.

Al medio día.

Lat. N. 26° 0'. Rumbo directo NE.

Long. O. 73° 37'. Distancia, 228 millas.

#### DÍA 16 AL 17 DE ABRIL DE 1893.

Viento del N. fresco y con mar que levanta la corriente de golfo, los buques remolcados van sumamente molestos, habiendo tenido que reducir el andar de 2 á 4 millas parte de la singladura.

Consultados por el Almirante, opiné que debía seguirse adelante á toda costa, pues en mares tan frecuentados por temporales y siendo el tiempo bueno, aunque contrario, lo que urgía era ponerse al N. de Cabo Hatteras.

Los remolques van todos muy bien preparados á todo el



largo de los calabrotos y con cadenas fuera de los escobenes.

Lat. N. 29° 50'. Rumbo directo N. 2° E.

Long. O. 73° 27'. Distancia 226 millas.

DÍA 17 AL 18 DE ABRIL DE 1893.

Seguimos navegando en escuadra en perfecta formación. Al principio de la singladura muy trabajados. Volvió á consultar el Almirante é insistí en la necesidad de apresurar el viaje.

A las diez de la mañana, ya en el día 18, cayó la mar por completo ante un cambio visible de color de aquella.

Al medio día.

Lat. N. 32° 21'. Rumbo directo N. 27° E.

Long. O. 72° 0'. Distancia 167 millas.

DÍA 18 AL 19 DE ABRIL DE 1893.

Buen tiempo, aunque visiblemente de anticiclón. En este día perdió la escuadra mucho tiempo arreglando remolques y esperándose los buques unos á otros.

Hice al *Regente* la señal de "mañana niebla y mal tiempo", cuya señal no fué repetida al Almirante que estaba á gran distancia; mi ansiedad era grande, sobre todo por las dos carabelas chicas de cuya absoluta nulidad para la mar, no había perfecta conciencia, ni en los mismos que las tripulaban.

Al medio día sobre Cabo Hatteras, viento O. floje.

Lat. N. 35° 3'. Rumbo directo N. 47° E.

Long. O. 68° 56'. Distancia 222 millas.

DÍA 19 AL 20 DE ABRIL DE 1893.

Tiempo amenazador. La niebla contenida por el viento de tierra se vino encima á las cuatro de la madrugada, ce-

rrándose por completo el horizonte. El viento refrescando rápidamente hasta tener fuerza 8; mar gruesa, y cariz de huracán. Obligada la escuadra á buscar la tierra para salvar los remolques y no pudiendo reconocer Cabo Henry, dimos providencialmente con el faro flotante de Cabo Charles, en donde se maniobró angustiosamente en busca de mejor fondeadero, teniendo necesidad de volver junto al faro por ser el agua justa para el crucero *Reina Regente*.

Pasamos el día en una situación sumamente comprometida á medida que arreciaba el temporal, pues de haberse tenido que hacer á la mar, se hubiera perdido inmediatamente la *Pinta* y la *Niña* y corrido la Nao gravísimo riesgo.

#### DÍA 20 AL 21 DE ABRIL DE 1893.

El vórtice del huracán pasaba al N. á bastante distancia, por lo que á las cuatro de la tarde, el tiempo mejoró algo. Mientras tanto nos había faltado un remolque que se volvió á dar con gran trabajo, lastimándose dos marineros, y yo que estaba en la proa.

A las cinco de la tarde el *Infanta Isabel* y *Nueva España*, como de menos calado, y teniendo los dos remolques más comprometidos, levaron, aprovechando una clara, para tomar el puerto de Lyn Haven. Al anoecer, ya algo mejor el tiempo, hizo la misma maniobra el *Regente*, con extraordinaria pericia de su Comandante, Capitán de navío D. José Paredes y Chacón, sacrificándolo todo á salvar la *Santa María*, y tomando el mismo puerto de Lyn Haven á las diez de la noche sin práctico alguno y en tan difíciles circunstancias.

Al amanecer, y con el tiempo completamente bueno, se puso en movimiento la escuadra en orden de fila y al medio día estábamos sobre Hampton, punto de reunión de todas las escuadras del mundo.



La Nao "Santa María" entrando en Hampton Road, 20 de Abril de 1893.



Estas estaban fondeadas en dos largas filas: la norteamericana al Norte y las de las demás naciones al Sur; y mientras el Almirante fondeaba con sus buques, aproveché las circunstancias favorables del viento, y, largando el remolque, di la vela, desfilando por entre las dos columnas de la escuadra. Esta maniobra, que después fué juzgada muy oportuna por el mismo Almirante de la escuadra americana, sea porque fuera la hora de comer de las tripulaciones, sea por la sobra de Almirantes y que ninguno se atreviera á dar la iniciativa, fué recibida muy ceremoniosamente, sin siquiera las demostraciones que en todas partes habían dedicado los buques extranjeros á la Nao de Colón, y de los cuales había allí mismo una porción. Así, pues, sin acabar de correr la línea americana doblé la línea extranjera, á cuya cabeza estaba la capitana de la escuadra inglesa, y fui á fondear cerca del *Reina Regente*, con el auxilio de un remolcador de la Aduana, que me llevó con extraordinaria torpeza.

DÍA 21 DE ABRIL DE 1893, EN RADA DE HAMPTON.

Fondeado por fuera de los acorazados con viento, mar y corriente muy intensa, ha sido un día trabajosísimo para la dotación.

DÍA 22 DE ABRIL DE 1893, EN HAMPTON.

Vino muy poca gente á visitar la Nao, dado lo difícil del acceso á nuestro fondeadero.

Ha sido muy marcada la desatención á la escuadra colombiana. El Almirante y los Comandantes fueron convidados á comer por el Ministro de Marina y los oficiales fueron obsequiados de orden de aquél por los de tres buques americanos, sin que contaran con nosotros para nada, siendo yo,

no sólo el jefe de más categoría y antigüedad, después de el del *Regente*, sino el único que tenía amistad y conocimiento personal con uno de los Almirantes y varios jefes de la escuadra americana, surta en Hampton, y de lo que hago mención porque demuestra que no era casual, ni la frialdad de la recepción de la *Santa María*, ni lo que ocurrió después en nueva York con motivo del viaje á Chicago, pues todo era un pretexto para hacer una manifestación al mundo de su nueva escuadra, que, torpemente, en España no supimos ver.

Según programa, las escuadras extranjeras debían navegar juntas en escuadra de Hampton á Nueva York á un andar de 10 millas, y como la nuestra tenía que llevar las carabelas, y esas no podían sostener aquella marcha, salimos este día, uno antes que los demás buques, y en la misma forma en que habíamos entrado.

A la salida hallamos viento duro del Norte y mucha mar, por lo que fondeamos en cabo Henry, donde quedamos al medio día.

#### DÍA 23 DE ABRIL DE 1893.

Al anochechar calmó el viento y seguimos para Nueva York.

Al medio día:

Lat. N. 38° 58'.

Long. O. 67° 01'.

#### DÍA 24 DE ABRIL DE 1893.

Seguimos costeano hasta la media noche, que fondeamos en la parte baja del fondeadero de Nueva York.

Al amanecer levamos de nuevo, y, en línea de fila, remontamos al Hudson, dejándonos fondeados en el lado de New Jersey, á la altura de la calle 93.

Al dejarme el Almirante Gómez Loño, me hizo señal de que me entregaba el mando de la histórica escuadrilla.

NUEVA YORK, 26 DE ABRIL DE 1893.

El sitio en que nos habían colocado, de orden del Almirante Gherardi, era, como en Hampton, fuera de la comunicación del mundo, por cuyo motivo hube de ver á dicho Almirante, que acababa de entrar con todas las escuadras, y al que me manifesté seriamente quejoso, como tenía sobrado motivo, por lo que me rogó que despidiera al remolcador que yo había ya llamado para irme con mis buques á otro lado, y me envió en seguida dos remolcadores, que nos trasladaron á la orilla de Nueva York, frente á la calle 96.

El espectáculo imponente de la entrada de las escuadras resultó grandioso, y los buques quedaron admirablemente repartidos, teniendo, como tenía cada uno, una boya que marcaba el sitio en que debían fondear.

NUEVA YORK 27 DE ABRIL DE 1893.

Este era el día señalado para la revista naval y el tiempo espléndido de ayer se convirtió en horrible de niebla y agua menuda.

Las escuadras estaban fondeadas en dos líneas; á un lado la norteamericana y al otro las extranjeras, por orden de antigüedad de llegada á Hampton, con lo que se quitaba todo motivo de celos internacionales.

Al amanecer colocaron las carabelas á la cabeza de las líneas y al medio avanzada la *Santa María* figurando tener el mando de aquella grandiosa flota del siglo XIX, hasta con el detalle de que mientras todos los buques estaban engalanados, las carabelas debían estar con sus banderas ordinarias como quien recibe el honor.

A la una de la tarde pasó revista el Presidente de la República Mr. Cleveland, al que pasamos después á saludar todos los Jefes de las flotas y buques que acababa de revisar.

### **Permanencia de la Nao y Carabelas en Nueva York.**

No me propongo relatar los festejos que tuvieron lugar en esta fecha, pues aunque participamos de todos ellos, no fueron dedicados á la *Santa María*, cuyo viaje es el objeto de estas líneas. Por mi parte y personalmente, fuí especialmente atendido por el Almirante Gherardi, por el Almirante francés y el Almirante italiano Magnani, me honró con un almuerzo dedicado especialmente á mí, mereciendo singular consideración de los demás.

La Nao era visitada por millares de personas, aunque no tanto como podía esperarse de Nueva York, ya por lo que llamaban la atención los buques de la escuadra, ya porque los boteros llevaban á un dollar ida y vuelta á la *Santa María*, apesar de estar á unos cien metros de un buen muelle de la calle 96.

Tuve que pedir un ancla grande al arsenal de Brooklyn, pues la de la Nao, suficiente y aun muy grande para el buque, no lo era para diez ó doce remolcadores mayores que la Nao *Santa María*, que con frecuencia teníamos al costado, y uno de esos días fuimos con diez y siete remolcadores y yachts haciendo destrozos por el rio, arrastrados por la corriente, habiendo yo prohibido al oficial de guardia que dijera nada, pues atestados todos de gente que saltaban de un vapor á otro para venir á bordo, de hacerlos largar apresuradamente podría haber ocurrido una catástrofe.

Sin embargo, no puedo dejar de hacer mención de un hecho por demás sensible, como lo fué, que al saludar al cañón á S. A. R. la Infanta doña Eulalia y su esposo S. A. el



Infante don Antonio de Orleans, reventó una de las bombardas, hiriendo seriamente en la cara al teniente de navío don Antonio Magaz, el que tuvo que regresar á España por este motivo, y á un cabo de mar, sin que pudiera averiguarse la causa de este accidente al disparar con pólvora sola.

En el Hudsson perdí un pobre marinero que resbaló y cayó al rio, de donde no salió su cadaver hasta los diez y ocho días.

En Nueva York recibí un telegrama personal de S. M. la Reina Regente doña María Cristina, por medio del Jefe de su cuarto militar, felicitándome y felicitando á todos por el éxito del viaje, telegrama que leído á la tripulación de la *Santa María*, fué contestado con entusiastas vivas á Sus Majestades.

También es digna de recordación la visita del Duque de Veragua á la Nao *Santa María*; el heredero del nombre y del título de Colón, en el más puro recuerdo de sus glorias, era un acto verdaderamente memorable y en aquellas aguas que casi ayer había surcado Fulton, el primero con un vapor, era una lección al pueblo americano, que en su afán de divinizar á Cristobal Colón, no pierde ocasión de acusar de ingratitud á España; y podía preguntárseles dónde estaban los descendientes de Fulton, el que es de suponer que los sentimentales americanos llenarían de oro y honores, para un centenar de generaciones, á juzgar por lo que nos acusaban y en lo que no debían estar muy en lo cierto, como se lo probaba al cabo de cuatro siglos el propio descendiente de Colón, figurando aún entre los primeros de los primeros de España. Sin embargo, su lección es sólo para nosotros, pues en los Estados Unidos, no se lee ni escribe nada, que no sea el fruto más ridículo y más vulgar del propio incensario.

### **Disposiciones de salida para Chicago.**

Todo el mes de Mayo tuvimos que permanecer en Nueva York, á causa de que, muy atrasado el verano, estuvo el río San Lorenzo bloqueado por los hielos hasta mediados de aquel mes.

El viaje no podía hacerse por el canal Erie, á causa de que los puentes de los ferrocarriles eran firmes, y había uno que sólo tenía 10 pies y 2 pulgadas sobre el nivel del canal, y por el lago Champlain el canal sólo tenía 4 1/2 de agua; así que había que dar la vuelta á Nueva Escocia.

Según lo convenido en Madrid y las órdenes que yo tenía, debía el Gobierno americano cuidar del remolque, y así lo pedí por medio de nuestro Ministro en Washington. La contestación fué muy poco acorde con lo que yo esperaba, pues, entre otras cosas, anunciaban la venida de un Oficial americano para hacerse cargo de las carabelas, á lo que dije al Sr. Ministro de España, teniendo en cuenta la intolerable presunción del pueblo americano, que mientras yo estuviera á bordo no toleraría á nadie que viniera con tal encargo, pues los buques estaban á mi cargo, y de nadie más.

Era muy notable lo que ocurría en aquel entonces; en efecto, de los que habían ido á España para arreglar la expedición en lo concerniente á los Estados Unidos, no había visto ni uno, ni sabía si se les había tragado la tierra; sólo algunos Oficiales subalternos de los buques que fueron á Huelva comunicaban conmigo, pues los jefes rehuían visiblemente que quizás se les creyera autores ó coautores de la aventura de las carabelas. El desamor, rayando en desatención, con que se trata á un huésped importuno, no podía ser mayor, y, por fortuna para mí, pasó esto de la línea de las conveniencias, pues me decidió á obrar sin contemplaciones de ninguna clase. Ello fué que, realmente, el Gobierno ame-

ricano contrató el remolque de un modo tan absurdo y ofensivo, que de haber encontrado una niebla ó un brisote, corríamos á una pérdida segura. Fui á ver al Comodoro que mandaba el Arsenal, jefe antes muy atento, pero que esta vez pasó los límites de la descortesía delante de dos capitanes de navío americanos, el Superintendente del Arsenal y el Comandante del *San Francisco*, ambos amigos míos, que oían absortos lo que no debía decir ni á un subalterno de su propia Armada, y menos á un jefe extranjero que no había ido allí á aprender á navegar, y cuando sabían que yo no perdía palabra del inglés, aunque no contesté ni una sílaba.

Salí del Arsenal acompañado del dignísimo Superintendente, que el pobre hacía esfuerzos sobrehumanos para componer lo que no tenía compostura, y más cuando yo no le contestaba una palabra del asunto. Fui inmediatamente á ver al Almirante Benham, hombre de mar competentísimo, que había traído de España las dos carabelas y que mandaba una de las escuadras, quien quedó asombrado de lo que se proponían, y me dijo terminantemente: *No vaya usted*. Le pedí que me autorizara para invocar su testimonio ante el Ministro de Marina, y me dijo que más que eso, que le dijera de su parte porción de observaciones que me compensaban con creces el mal rato pasado en el Arsenal.

Horas después iba yo en el tren rápido para Washington, donde tuve la fortuna de no hallar á nuestro Ministro, lo que me permitió omitir formalidades de que los diplomáticos no pueden prescindir, y tratar el asunto *manu militari* y directamente, con la ventaja de conocer á fondo todo lo ocurrido desde que se proyectó la expedición.

Dos horas después de llegar á la capital, había visto al Comodoro Subsecretario militar de Marina, persona que inmediatamente se hizo cargo de la parte política y de la parte militar; vi al Ministro de Marina, Secretario Hebert, que

con superior inteligencia y con suma claridad dominó la situación, y juntos fuimos á ver al Secretario Gresham, Ministro de Relaciones Exteriores, con quien tuvimos una conferencia. En resumen: ni en el Ministerio de Marina ni el Ministro, ni el de Relaciones Exteriores *sabían ni una palabra de las carabelas, ni de la Nao, ni de lo hecho y convenido por el Gobierno anterior*; es más, me preguntaron si la *Niña y Pinta* eran suyas, y, por consiguiente, aparecíamos como que mendigábamos un remolque para ir á Chicago con los tres buques.

A ambos Ministros dije todo lo ocurrido desde un principio; les dije quién firmó las instrucciones durante el gobierno Harisson, y lo que éstas decían; y á fuerza de llamar á uno y á otro y de buscar antecedentes, iba haciéndose luz con no poco asombro de los dos eminentes personajes que me oían.

En suma: con el doble dolor del amor propio nacional, por lo menos tan grande, como el no pequeño de los americanos, y la amargura acumulada desde la llegada á Washington, les dije con la energía que la situación me autorizaba:

Primero. Que construimos la *Santa María* para nosotros, sin pensar jamás en haberla llevado allí.

Segundo. Que ellos rogaron que la lleváramos y que la enviáramos á Chicago; que ellos construyeron en España la *Pinta* y la *Niña* para completar la escuadra Colombina, prueba evidente que era cosa suya, pues no habíamos nosotros de ir á sacarles el dinero del presupuesto para ello.

Tercero. Que el proyecto de llevar á Chicago los tres buques de Colón, grande ó chico y ya de este gobierno ó del anterior, era totalmente americano, y que el gobierno español *sólo había accedido para complacerles*.

Cuarto. Que si el crédito concedido fué poco, y tuvieron que construir buques insignificantes, que no pudieron venir

á la vela, y si la comparación con la *Santa María* no había agradado á su Marina, que no era cosa nuestra, pues en nada de ello habíamos intervenido.

Quinto. Que el papel de la *Santa María* había terminado en España en Octubre de 1892, que desde entonces el Gobierno español la sostenía armada para complacer á los Estados Unidos, y que puesto que se le iba á regalar, que el coste del buque y gasto del viaje, era mucho más de lo que ellos habían gastado y les quedaba por gastar.

Y, por último: Que el Gobierno español, que tampoco era el que ideó la expedición, quería también terminarla, y que conociendo yo perfectamente su modo de pensar, que les ofrecía bajo mi responsabilidad la entrega del regalo en Nueva York ó en el mismo Washington, si querían, pero que desde luego la expedición Harrisson había terminado, y que si querían que fuera á Chicago era preciso que lo dijeran así al Gobierno español por medio de nuestro Ministro, para que no cupiera duda de que íbamos á Chicago, á *ruego del Gobierno Cleveland*, expresado oficialmente, pues de lo contrario, no me movería de Nueva York.

En resúmen: que yo haría lo que ellos escogieran. Nueva York, Washington ó Chicago, *pero que ellos me tenían que decir qué era lo que querían*, para que no cupiera duda que lo que hacíamos era para *complacerles*.

El Ministro de Marina se inclinaba á terminar la expedición en Washington, y me preguntó si creía que el Gobierno español se daría por satisfecho, lo que le aseguré que sí, que no quería otra cosa; pero Mr. Gresham, Diputado por Chicago, sostuvo que allí se vería mal que no fueran allí las carabelas. La situación se hacía un poco penosa para los dos Ministros; y de mí partió el proponer al Ministro de Marina el retirarme y que me citara cuando quisiera para recibir sus órdenes, quedando citado para la tarde.

Casualmente aquel mismo día el Ministro de España y yo

recibíamos un telegrama del Gobierno de S. M. insistiendo en que el Gobierno americano tomara las tres carabelas para terminar los gastos de la expedición, el que el Secretario de la legación transmitió á Mr. Gresham momentos después de salir yo.

Por la tarde, el Sr. Ministro de Marina, Hebert, me recibió y me leyó una carta, por demás expresiva, para el Ministro de España, rogando al Gobierno español que continuara la expedición, en términos tan afectuosos como lo ameritaba lo pasado. Me preguntó si me daba por satisfecho, y como le contesté que era mucho más de lo que yo le pedía, la firmó delante de mí y llamó un Secretario, pues yo había exigido que fuera dirigida al representante de S. M. en Washington, para que al salir me acompañara á la legación á hacer entrega de la nota, en la que también se hacía mención del último telegrama.

En seguida, y con el Comodoro Subsecretario, se arregló el viaje á remolque de buques de guerra y un remolcador, que era mucho más de lo que yo consideraba necesario, y en términos de agrado, de afecto y cortesía, suficientes á excusar lo pasado, producido por circunstancias de la política, que es la misma en todas partes.

El señor Ministro me despidió rogando que dijera al Gobierno que esperaba que conservaríamos las dotaciones ó parte de ellas hasta el fin de la Exposición, anunciándome que iría á recibirme á Chicago.

He hecho mención de estos incidentes, que aclaran las dificultades que tuve en España, de que no relato la milésima parte, ni tampoco para exponer lo difícil de mi posición entre nuestro Gobierno, que quería deshacerse de la *Santa María* de cualquier modo, y el de los Estados Unidos que no quería tomarla, de ninguna manera, pero que ninguno resolvía, y sólo bajo el punto de vista histórico de los vaivenes del entusiasmo y de la indiferencia, para volver dentro de

poco otra vez al entusiasmo como si fuera compañero inseparable del movimiento.

Telegrafí al Gobierno de S. M., que me ordenó que siguiera. Con este motivo y como quiera que en la Habana habían tripulado las dos carabelas *Pinta* y *Niña*, sin tomar ninguna medida para legalizar sus gastos y éstos venían consumiendo parte de un corto giro que de la Península habían hecho para la expedición, de modo que en mitad de la comisión hubiera quedado sin recursos para pagar las tripulaciones, en la soledad y en la situación difícil en que me encontraba pasando sobre todas las órdenes del Apostadero, resolví enérgicamente devolver á la Habana todo su personal y tripular todos los buques con las dotaciones de la *Santa María*, cuya dotación, con su crédito votado por el Consejo de Estado, contaba con los elementos necesarios dentro de la ley para su sostenimiento. Así se hizo, apesar del disgusto y de quedar muy justos de brazos, y en su consecuencia, el Teniente de navío Gutiérrez Sobral, tomó el mando de la *Pin'u* y el Teniente de navío D. Antonio Vázquez, que había relevado á Magaz, el de la *Niña*.

Después de todo esto, ya no tuvimos más que esperar el 5 de Junio para que estuvieran listos los buques que debían remolcarnos.

### **De Nueva York á San Lorenzo.**

DEL 5 AL 6 DE JUNIO DE 1893.

A las nueve de la mañana del 6, vino el remolcador *Tritón* y abarloando los tres buques nos llevó á doblar la batería; pasamos por debajo del puente de Brooklyn, y al medio día estábamos en Hell-gate embocando el Sound ó sea el canal entre la costa y Long-island.

Volvió á empezar el martirio de los remolques, y como

consecuencias de él hicimos en estas cuatro horas más destrozados en los costados que en el resto del viaje, y sólo á la casualidad de desenredarse los aparejos de la *Santa María* y *Pinta* no desarmamos á ésta, porque le plugo conducirnos así á la brutal ignorancia del Capitán del remolcador.

DEL 6 AL 7 DE JUNIO DE 1893.

En Hempstead nos alcanzaron el crucero *Newark* (de 3.000 toneladas), y al remolcador del Estado *Yowana*, tomando el mando de la expedición el digno Comandante del crucero, muy á tiempo, pues de seguir el *Tritón*, seguramente hubiéramos acabado muy pronto nuestra expedición, hechos añicos los tres buques.

Tomó el *Newark* la *Santa María*, el *Yowana* la *Niña*, y *Tritón* la *Pinta*, y providencialmente un chubasco duro rompiendo el remolque de la *Pinta*, hizo ver al Comandante del *Newark* hasta qué punto tenía yo razón al juzgar las dos carabelas; experiencia que hubo de influir en el resto del viaje.

Desembocamos por la estrechura, entre la isla Long y la costa, y arrumbamos al Vineyard Sound, para pasar por él, y dentro de los bajos de Nantuchet, quedando al medio día dos millas al Norte de Marthas Vineyard.

Lat. N. 41° 29' Long. O. 64° 23' S. F.<sup>do</sup>

DÍA 7 AL 8 DE JUNIO DE 1893.

La derrota admirablemente dirigida: vamos de punta á punta, de modo que se pueda arribar siempre que sea necesario, pero siguiendo de largo y sin tomar puerto, aprovechando el buen tiempo que nos favoreció menos muy pocas horas, en esta travesía.

Sostenemos un andar de 7 1/2 millas.

Cruzamos el gran golfo que se forma entre Nantuchel y el Sur de Nueva Escocia.



Tiempo incomparable. Termómetro 6° centig.  
Al medio día, Lat. N. 42° 39'. Long. O. 60° 58'.

DÍA 8 AL 9 DE JUNIO DE 1893.

A las seis de la tarde la refracción tan notable de esta localidad nos hizo ver invertida la isla Seal; al anocheecer reconocimos la luz de cabo Sable.

El remolcador de la *Niña* nos obligó á moderar, perdiendo un tiempo tan excepcionalmente bueno en estos mares.

Viento calma; la costa de Nueva Escocia á la vista, termómetro de día término medio 14° centg.

Al medio día: Lat. N. 44.° 14'. Long. 57° 36' O. S. F.<sup>do</sup>  
Distancia recorrida 177 millas.

DÍA 9 AL 10 DE JUNIO DE 1893.

A la una de la tarde estábamos á seis millas de la boca del puerto de Halifax, cuya ciudad se veía clara desde abordó, pasando de largo para aprovechar el tiempo.

Al amanecer se cerró en niebla; con ella doblamos el cabo Canso, y cuando aclaró estábamos á la altura de cabo Hogan, en la bahía de Chedabucto. Este paso bajo las densas nieblas de esta mar y con un buque del porte del *Newark* fué bastante arriesgado, y, creyendo que pudiera influir en ello el tener por testigo un jefe de una marina extranjera, hice cuanto pude, antes y después, para que mi presencia no fuera enojosa ni causa de ninguna maniobra forzada, tanto más cuanto el crucero americano venía muy bien mandado.

El *Tritón*, cuyo rudo capitán sabiendo tenía derecho á una prima por los días que se le hiciera esperar en Gaspé, punto de llegada, aprovechó durante la niebla el conocimiento que tenía de la localidad y su menor calado, para

abandonar la escuadrilla y adelantarse, como lo verificó, no sin haber llevado á tropezones la *Pinta*, cuyo remolque faltó de noche, llenándose el buque de agua, si bien es verdad que vuelto á tomar el remolque de ese modo admirable en que son maestros los remolcadores americanos.

Al medio día: Lat. N. 45° 27'. Long. 54° 9' SF.

#### DÍA 10 AL 11 DE JUNIO DE 1893.

Pasamos *Santa María* y *Niña* á remolque del *Newark* y *Yowana* el estrecho canal de Canso, que separa Nueva Escocia de las islas de cabo Bretón, y poco después nos volvimos á ver envueltos en niebla, aunque no tan densa como la de la mañana.

A las diez de la noche aclaró algo y vimos la luz de la punta E. de la isla del Príncipe Eduardo.

Al desembocar hallamos mar que nos molesta mucho.

Al medio día: Lat. N. 47° 40'. Long. 67° 15' SF.

#### DÍA 11 AL 12 DE JUNIO DE 1893.

Para poder dar más velocidad y ganar el puerto antes que el tiempo de mal cariz fuera á más, vino la *Niña* á remolque de la *Santa María*, pues el *Yowana* no la arrancaba bastante.

Seguimos avante, y metiendo mucha agua, hasta las diez y media de la noche, que fondeamos en Gaspé, donde hallamos á la *Pinta*.

El puerto, que hoy tiene sólo una pequeña aldea á 200 millas del ferrocarril más cercano, tiene una exportación importante de bacalao, y el único buque en puerto lo era uno italiago recién llegado de Cadiz con sal, y que volvía al mismo puerto.

DÍA 12 AL 13 DE JUNIO DE 1893.

*En Gaspé á Nueva Escocia.*

El comandante del crucero americano *Newak*, habiendo visto por sí mismo que las carabelas no eran como todo lo que suele andar por la mar y que la boca de San Lorenzo suele ponerse imponente, resolvió acompañarnos hasta Quebec para dejarnos dentro del río. Con este motivo, para despachar al *Tritón* y al *Yowana* quedamos en Gaspé hasta las veintitrés horas del 12, que salimos llevando el *Newark*, la *Santa María* y el remolcador inglés *Lord Stanley*, la *Pinta* y la *Niña*.

Al medio día sobre Cabo Gaspé.

DÍA 13 AL 14 DE JUNIO DE 1893.

La mar corta y el viento fresco de NO. nos hace cabecear furiosamente y meter mucha agua.

A las doce estamos sobre la costa N. de la ribera de Gaspé, barajando la costa S. de San Lorenzo, de cinco á 10 millas.

Lat. N. 49° 4'. Long. O. 60° 52' O. SF.

DÍA 14 AL 15 DE JUNIO DE 1893.

El día muy fatigoso. De noche calmó la mar y pudimos andar algo más.

Al medio día á la altura de la isla Coudre.

DÍA 15 AL 16 DE JUNIO DE 1893.

A medida que nos acercábamos á Quebec se veían las orillas materialmente empavesadas de banderas francesas, y en una porción de mástiles, se veía la señal del Código internacional "Seréis bien recibidos". Y así fué; ya cerca

de la ciudad vino á bordo nuestro Cónsul honorario D. Ovidio Frechette, el Alcalde y todas las autoridades. En esto el crucero *Newak* me invitó á tomar el fondeadero á la vela; largó el remolque, y como para preparar el buque para los canales, yo había arrojado gran parte del lastre al agua é igualado los calados, la *Nao*, no sólo estaba inmanejable, sino que, atrancando los vapores, atronando el aire con pitos, sirenas y hurras, no había medio de entenderse, y como lo corriente, entrando á son de cuatro millas de velocidad, amenazaba estrellarnos contra cualquier buque del fondeadero, dejé caer el ancla, que arrastré río abajo, y, por aquello de que cuando las cosas deben salir bien salen así, la *Nao* quedó parada al mismo costado del muelle donde debía atracar.

Saludé con las seis falconetas y la plaza contestó con 21 cañonazos á la bandera española.

El recibimiento fué en extremo cordial, y por la noche, el club militar nos obsequió con un magnífico banquete.

### QUEBEC 16 DE JUNIO DE 1893.

Difícil es describir el entusiasmo que reinaba en la antigua capital del Canadá y las muestras de afecto de que éramos objeto. ¿Era entusiasmo colombino? ¿Era recepción á un pueblo latino? ¿Había algo de religioso por medio? ¿Era una protesta á la dominación inglesa? Es más que probable que hubiera de todo un poco; y así fué que empezando por la casa de la ciudad que tenía la bandera española por única bandera, hasta una casa que desde la azotea á la acera estaba cubierta con nuestros colores nacionales á modo de enorme pabellón, vi aquel día en Quebec más banderas españolas que hubiera habido en una ciudad española en día de entusiasmo nacional; y baste decir que conté doscientas en una sola calle.

Paseamos la ciudad en carruajes descubiertos, el Alcalde nos obsequió con una excursión á la cascada Montmorency y el Viceconsul de España honorario Sr. Guilmartín, nos dió un bonito almuerzo bajo una tienda de campaña.

La impresión que me causó Quebec, ó quizá que causó la visita de las tres carabelas, merecía algo más que un relato á vuela pluma.

El elemento francés, triste, pobre, ó ¿por lo menos, no rico; sostenida la hostilidad á Inglaterra por un clero que no peca de prudente, y á su vez alejado del elemento sajón por no avenirse á la familia sajona-americana la mujer latina, á cuyo alrededor se agrupa la familia de nuestro origen; dicho elemento sueña en una Francia ideal, muy lejos de la realidad.

Los mismos canadienses franceses se encargan de demostrar la poca aptitud de su raza para los países nuevos, pues á pesar de lo prolífica de sus familias, á pesar de ser una nación de hecho y de derecho independientes y á pesar de su ventajosa posición, van quedándose muy por detrás de los nuevos Estados de aquel dominio.

Tanto me sorprendió esto, que excusé la visita al Obispo, por temor que degenerase en un acto político que todo oficial de una marina extranjera debe evitar, y que en este caso hubiera sido inoportunísimo.

El elemento inglés, que como se verá, tanto me obsequió después en Toronto, no tomó parte ninguna en los festejos; sólo dimos por casualidad con él en una partida de cricket, contrastando el lujo con la manifiesta penuria del lado contrario, que se veía le dolía no poder hacer más por nosotros. Excusé por delicadeza la invitación que me hicieron, que vi no era grata al Alcalde, al Gobernador militar, ni á ninguno de los franceses-canadienses de mi comitiva y como era consiguiente, puesto que ellos eran los que me habían ido á buscar para atenderme.

A las ocho de la noche, abrumado de fatiga, que ya no había de cesar hasta Chicago, salí con los tres buques á remolque de un vapor mercante para Montreal. Pasamos la noche en las estrechuras y rápidos de Richelieu, hasta el amanecer que seguimos el viaje.

De las orillas nos saluda la gente con frenesí. Se ven los niños de los colegios, con los religiosos al frente, los que se comprende por las acciones, que cantan algún aire marcial, que la distancia no nos deja oír; otras veces nos hacen saludos con escopetas, banderas y demostraciones sin cuento, y las campanas á vuelo, cuyo grato retintín es el único que podemos percibir. Al medio día sobre Basticán.

#### DEL 17 AL 18 DE JUNIO DE 1893.

A media noche nos sorprendió que los remolcadores nos fondearan en Sorrell, pueblo de campo de más de 7.000 almas, situado á la desembocadura del río Richelieu, por el que vacía el lago Champlain. La causa era que íbamos á llegar á Montreal dentro de pocas horas, y siendo domingo, se opuso un concejal protestante á que se quebrantara la tranquilidad del día ni por la llegada de las carabelas de Colón, señal de que á medida que avanzábamos al Oeste se empezaba á sentir la influencia del elemento inglés. Pero en Sorrell, donde se volvieron locos para obsequiarnos, no se oía hablar más que francés, ni se veían más que banderas francesas por todas partes, y aun españolas, que no sé de dónde las sacarían.

Lo más notable fué la misa mayor, donde asistimos de uniforme, y como la encargada de la recolecta se separara al llegar á nosotros y yo le dijera: "Pardon ici je suis chez moi,, como que en la iglesia estaba en mi casa y tenía derecho á dar mi óbolo, el párroco subió al púlpito una vez terminada la función y pronunció un discurso político sobre

ese tema, más que sermón, conmoviendo al auditorio, ni más ni menos que se hubiera hecho en Irlanda la víspera de una revolución, lo que me hubiera hecho sentir lo ocurrido si hubiera habido parte contraria, que, por fortuna, allí no existía. De todos modos, el clero francés europeo, no me parece todo lo discreto que debiera ser; y es más, creo que está equivocado, pues no es el catolicismo lo que sostiene esta tensión ante los protestantes, pues los irlandeses, que son fervientes católicos, se unen con los ingleses; á mi ver, es la familia latina, conservada en su pureza en el Canadá francés, familia que no es posible que ligue con la familia de los sajones, aumentando sus defectos en lo que, salvo honrosas excepciones, se llama familia en los Estados Unidos.

En dicha misa cantó un coro, llamado de San José, compuesto de más de un centenar de jóvenes de las mejores familias de Montreal, dirigido por un ilustre abogado, coro que estaba allí de excursión, supongo que casualmente. En concepto artístico es de lo mejor que he oído, y lo que ciertamente no cabría en este relato, si no fuera para afianzar lo dicho, pues el coro era una sociedad política, é ignoro cuáles fueran sus tendencias, pero desde luego hostiles á la bandera inglesa del Canadá.

#### DEL 18 AL 19 DE JUNIO DE 1893.

Salimos de Sorrell á las diez de la noche y amanecemos sobre Montreal, de donde salieron á recibirnos ocho vapores con las autoridades, nuestro Cónsul general y muchas señoras.

#### DÍA 19 DE JUNIO DE 1893, EN MONTREAL.

Apenas avistamos la ciudad, fuimos saludados con 21 cañonazos por las baterías de la isla que forma la entrada del puerto, á las que contesté con mis pequeños falconetes.

Las mismas baterías rehusaron pocos días después, no ya á saludar, sino contestar al saludo del Almirante italiano, como usurpadores de los Estados del Papa; el Alcalde dimitió, y desde Otawa el Gobernador general del Canadá tuvo que enviar artilleros y pólvora para contestar al saludo de una nación amiga, hecho histórico que corrobora mis observaciones y que no necesita comentarios.

Nosotros, por el contrario, tanto por lo que éramos como por lo que veníamos representando, éramos objeto de toda clase de muestras de afecto, sin más contratiempo que el riesgo de morir de fatiga.

Pagada la visita al Alcalde, salimos en unos 50 carruajes montaña arriba, á la que debía llamarse Monte Divino, más que Monte Real, pues en su cumbre, en una preciosa miranda se domina la ciudad, los rápidos de Lachine, el San Lorenzo y un panorama indescriptible. Allí nos obsequió la ciudad con un espléndido almuerzo, siendo, de todas las fiestas, en la que más señoras han concurrido, pues pasaban de 100. El Alcalde brindó en francés, *excusándose de que no hablaba bien el inglés*, y como hubiera de los dos elementos y cada vez que uno se levantaba había sus votos para que hablara en uno ú otro idioma, yo salvé la dificultad hablando dos trozos en francés y dos en inglés, mereciendo aplausos de cómo había salido del conflicto amistoso en que creyeron ponerme. Y perdóneseme esta insistencia, pues todo ello se presta á serias reflexiones, resultando realmente vergonzoso para la nación francesa, que abandonó así sus colonos, y tristísimo para la raza latina, que tarde ó temprano sucumbirá, pues ya ha bajado el primer escalón, ya son pobres.

Bajado de aquel sitio hermoso, donde hubiéramos querido estar más tiempo, fuimos toda la numerosa concurrencia á los rápidos de Lachine, que bajamos en un vapor, obsequio debido al Cónsul general de los Estados Unidos.



En estos rápidos hay un salto ó pequeña catarata de un par de metros de alto, en que cae el vapor que pasa entre rocas, con la impresión consiguiente, además que por cualquier error del timonel se daría contra un peñasco, camino de la eternidad.

Por la noche tuvimos una recepción y banquete de nuestro Cónsul general Sr. Piedrarena, fin de este como otros muchos fatigosísimos días, pues no van relatados otros muchos obsequios en menor entidad.

#### DÍA 20 DE JUNIO DE 1893, EN MONTREAL.

Preparada la Nao, dejándola en ocho y medio pies de calado, y las carabelas que desde luego tenían el suficiente, emprendimos el viaje á los lagos, remontando los canales á remolque de vapores, caballos y á mano, según se fué ofreciendo.

A las cuatro de la tarde entramos en las esclusas del canal Lachine, cuyas orillas están completamente pobladas de industrias, movidas por fuerza hidráulica.

Al medio día estábamos en el canal Beauharnais, donde salen las gentes en masa á vernos pasar, y acuden de lejos los colegios católicos, con sus religiosos ó religiosas á la cabeza, de los que se ve que hay un número considerable en el campo.

El personal que se vé es de gente muy grandable, chiquillos hermosos, y en número más que extraordinario.

#### DEL 21 AL 22 DE JUNIO DE 1893.

Pasamos la noche en Cornwall, del canal de su nombre.

Pasamos el canal Rapid-plat, y al medio día navegábamos por el de San Lorenzo.

DEL 22 AL 23 DE JUNIO DE 1893.

Pasamos la noche en Matilde, dentro del canal Galop. Al medio día fondeamos en Ogdensburg.

DEL 23 AL 24 DE JUNIO DE 1893.

Es Ogdensburg un pueblo que crece rápidamente, gracias á que tiene fácil comunicación con Boston, por donde sale gran parte del tráfico de los lagos.

Fuimos bastante obsequiados y asaltados por algunos miles de personas.

El motivo principal de habernos detenido un día casi entero en Ogdensburg, fué ser de allí el naviero que contrató nuestro remolque con el gobierno americano. Y aunque á la verdad no tenga queja de él, la circunstancia de no ser el remolque de cuenta nuestra, hace difícil por mil conceptos la expedición.

Salimos al amanecer para el lago Ontario, convoyados por buques de recreo.

DEL 24 AL 25 DE JUNIO DE 1893.

Durante todo el día hemos ido acompañados por vapores cargados de gente, yachts y lanchas de vapor. De las orillas nos saludan de mil maneras; y al paso indescriptible de la bahía Alejandría, engalanadas las islas y los cientos de encantadores hotelitos que hay en cada una de ellas, ha sido uno de los paisajes que no olvidaremos jamás.

Al amanecer llegamos á Charlotte, puerto del lago Ontario, amarrándonos á los muelles del río Genese. Charlotte es el puerto y lugar de veraneo de la importante ciudad de Rochester, situada siete millas al interior y á la que está ligada por varias vías férreas de vapor y eléctricas.

DÍA 25 DE JUNIO DE 1893, EN CHARLOTTE.

Hoy domingo vino el Alcalde de Rochester y nos dió un banquete-almuerzo en un gran hotel, situado á la orilla del mar.

Después, el dueño del hotel nos hizo un obsequio á los Oficiales y á mí, que prueba que en todas partes hay gente sensata. Nos preparó un rincón en la galería en que pudiéramos estar *solos*; nos dió una buena comida común y corriente, que era lo que más agradecíamos, y nos libró del tumulto y de los reporters. Deseaba y le concedí una hora para que los huéspedes suyos visitaran la *Santa María* y de muy buena gana, pues era el obsequio que nos hizo no sólo el más personal á nuestro único beneficio, sino el que más podíamos agradecer.

La gente ha asaltado el barco; han escrito en todos los rincones, robado y destrozado como en ninguna parte, atropellando mi gente y un refuerzo de policía venido de Rochester.

DÍA 26 DE JUNIO DE 1893, EN CHARLOTTE.

Visitamos á Rochester. En esa importante ciudad hay un bonito museo de pinturas, propiedad particular de Mr. Power, cuyo museo afirmaba el Alcalde había no sólo transformado, sino hecho el gusto en Rochester, contribuyendo á la prosperidad industrial de la ciudad, más que ninguna otra mejora. Y citamos esto como observación de viaje, pues consideramos muy justa la apreciación del jefe de la ciudad, así como por la falta absoluta del arte, hoy en los Estados Unidos.

~ Siguió el asalto y el mal trato de la *Santa María* y de las carabelas, aunque menos que ayer, pues se tomaron más precauciones y vino más policía.

Al anochecer salimos para Toronto, del Canadá inglés, acompañados por el Alcalde y lucida comitiva, que regresaron en un vapor.

#### DÍA 27 DE JUNIO DE 1893, EN TORONTO.

Llegamos á Toronto á las diez de la mañana y nos fondearon muy lejos de la ciudad, frente al "Royal Yacht Club".

La visita á Toronto merece una pequeña explicación, aunque sólo sea para que en la historia conste cómo se llevan esas cosas por el nuevo mundo. Obtenido mi consentimiento, pues era fuera de ruta, hubo que conseguirlo del vapor que tenía contratado el remolque á Chicago, el que consintió mediante 250 pesos por cada día de permanencia en Toronto. La Comisión que se encargó de gestionar nuestra visita nos fondeó muy lejos del pueblo, y consiguieron que no vinieran á bordo sino los vapores suyos, á los que pusieron bandera española, con lo que, con el sobrante de los pasajes, pagaron con creces todos los gastos.

Así se había hecho en Nueva York el gran baile del Ayuntamiento á las escuadras extranjeras y aun el de Su Alteza la Infanta Eulalia, que dieron gran utilidad. El sistema es práctico, aunque no esté en nuestras costumbres.

Salvo alguna brutalidad de los de los vapores, que, como otros muchos en esos casos, se creían que uno sólo tenía que hacer el papel de paciente, ganamos mucho también en la visita, pues toda la gente que vino era muy escogida. La lección, sin embargo, me sirvió después en Detroit y en Chicago, donde querían hacernos objeto de una explotación exactamente igual, aunque de más importancia y peor género, y que con la experiencia de Toronto corté rudamente á tiempo, pues nuestra misión no era la de servir de objeto de explotación á nadie.

El Alcalde nos enseñó la ciudad; el Gobernador de On-

tario nos dió un soberbio almuerzo oficial, una *garden party* en el Club de Yates, y el Cónsul una recepción de etiqueta.

Siendo ésta una relación tan personal, cabe describir algo ocurrido en esa recepción, que lo mismo puede ser serio que cómico-bufo, según se quiera considerar.

En efecto, era yo el legítimo *apoderado* de Colón y objeto de la curiosidad, tanto más cuanto en Toronto había por todo... un español que había olvidado su idioma; se buscaba el modo de interpelarme, y, en esa noche memorable, 285 personas me preguntaron una tras otra:—*¿Ha venido usted á la vela ó á remolque?*—A la vela, señor ó señora.—*¿Cuánto tiempo ha tardado usted en cruzar el Atlántico?*—Tantos días.—*¿Le gusta á usted este país?*

Todos lo mismo; no discrepaba una sílaba. No acababa de contestar la última palabra, cuando me sentía rudamente cogido por un hombro—: ¡Oh, captain Concas! El Sr. N. desea saludar á usted; y ahí van las tres consabidas preguntas y repetidas respuestas, y así sucesivamente hasta las dos de la madrugada. A la verdad: habría ya desfilado la mitad cuando empecé á considerar si aquella buena gente se estaba chanceando; pero me convencí después que era sólo una consecuencia natural de esa semi-ilustración tan genuinamente americana, y que las preguntas consabidas obedecían á mortificar á los de la otra banda, pues los americanos habían llevado sus carabelas á remolque; y, por último, que querían que les elogiara su país. Todo esto tiene su explicación, perfectamente natural, pues en la parte americana dan de barato que debe estar uno admirado, y lo único que preguntan es: *¿What admire you more?* ¿Qué admira usted más? Siendo, al menos, un poco más modestos en el Canadá.

Con este motivo, es oportuno el relato de un tormento sufrido en esta excursión, de que no me había hecho cargo, y era el repetir todos los días la misma historia tres ó cuatrocientas veces. El cuento era brevísimo: aquí estuvo Co-

lón; aquí dormía; aquí vigilaba, etc., etc.; de modo que pronto se terminaba, y vuelta á empezar; con lo que al tener un rato de este sonsonete la excitación venía del cansancio de oirse uno á sí mismo; tal que llegué á comprender cómo viene la locura al que se fija en una sola idea. Sólo al mayor dominio sobre uno mismo podía contener los arranques de impaciencia.

La *Pinta* y *Niña* salieron de Toronto como la *Santa María* de Charlotte, escritas, asaltadas y rateadas (valga la palabra), hasta de una cuña de hierro de un falconete de la última.

Á las tres de la madrugada salimos para el canal de Welland que embocamos á las seis de la mañana.

DEL 28 AL 29 DE JUNIO DE 1893, EN EL CANAL

DE WELLAND.

Pasamos esta obra grandiosa que salva el enorme desnivel de los lagos Erie y Ontario, de cuyo desnivel son sólo una parte las cataratas del "Niágara,,.

La gente se amontona en las esclusas para vernos pasar; á medida que suben los buques los escriben sin dejar una pulgada libre de tan ridícula manera, alargando papeles y carteras para recoger autógrafos de los marineros, y tenemos que defender las astillas que los encontrones han arrancado á los costados, so pena de desaparecer á pedacitos convertidos en *souvenir* de los ribereños del canal.

No es por el entusiasmo que origine la expedición, sino porque la colección de recuerdos, autógrafos y de cualquier cosa que mañana pueda ser algo histórico, enloquece á las gentes de un pueblo sin ayer, habitado por hombres improvisados, á los que quizás les cabe la duda si tienen hoy, y para quienes la tradición, la historia de la familia ó poderse

engalanar con alguna historia romántica de sus antepasados, tiene todos los encantos del imposible.

A las dos de la noche salimos del canal y tomamos el remolque del vapor *Hecla*, buque grande del tráfico de los lagos.

Al mediodía, Lat. N., 42º, 21'. Long. O., 74º, 16'.

#### DEL 29 AL 30 DE JUNIO DE 1893.

Cruzando el lago Erie. A las dos de la noche, á dos millas del faro de Pointe Pelic.

Al amanecer embocamos el río de Detroit, donde nos reciben veinte vapores que nos dan grandiosa escolta. El fuerte saluda con 21 cañonazos, y los vapores no cesan de tirar y de hacer oír sus pitos y sirenas de vapor con un estrépito atronador.

Una masa de gente, que los periódicos estiman en cien mil personas, están en los muelles, habiendo parado todas las industrias.

Nos recibe el Alcalde, y fondeamos frente al Club de yates de Michigán en Belle-Isle, donde nos dan una recepción y fiesta.

#### DEL 30 DE JUNIO AL 1.º DE JULIO DE 1893. DETROIT.

Paramos aquí el viaje hoy, á petición de Chicago, que deseaba nuestra llegada para el 6 ó el 7 de Julio, después del aniversario de su independencia.

Se aprovechó el día para pintar y quitar los letreros que nos pusieron en los canales, y arreglar en los tres buques los destrozos de las esclusas.

No se permitió entrar á nadie, ocurriendo con este motivo un caso muy gracioso: y es que yo creía que el habernos detenido aquí y no en la última estación cercana á Chicago, como era natural, era á petición mía, lo que no era

así, sino mediante 200 \$ dados al vapor *Hecla* por mitad entre el Club Michigán, dueño de los botes que traían la gente á bordo, y por los vapores que traían la gente á Belle-Isle, pero como yo no permití entrada á bordo, el negocio no fué tan grande, por más que vino mucha gente al precioso parque que constituye aquella isla, y en botes á dar vueltas alrededor de las tres carabelas.

DEL 1.º AL 2 DE JULIO DE 1893. DETROIT.

Al amanecer del 2 dejamos á Detroit y pasamos al lago Saint-Clair, donde nos detuvimos una hora en un bonito Club de yates creado en medio del lago, dragando, y con la tierra del dragado haciendo tierra firme. Remontamos el río Saint-Clair convoyados constantemente por yates y vapores. Toda la orilla está engalanada con banderas españolas, siendo notable la masa de aparatos de vapor que horas y horas seguidas nos saludan en todo el trayecto de nuestro viaje.

DEL 2 AL 3 DE JULIO DE 1893.

Al anochecer desembocamos el río Saint-Clair para el lago Huron, que nos recibió con rayos y truenos, alguna mar y bastante agua, recordándonos las pasadas aventuras.

Muchos vapores, cuyo número extraordinario sorprende al que no tiene idea de la importancia de la navegación de los lagos.

Al mediodía, Lat. N., 44º, 45'. Long. O., 76º, 45'.

DEL 3 AL 4 DE JULIO DE 1893.

Al amanecer embocamos el estrecho de Mackinac. El lago Michigán nos recibió de muy mal cariz, barómetro bajo, cerrado al Sur y desfogando chubascos de agua y viento.



Al mediodía, Lat. N., 45° 45', Long. O., 88° 58', S. F.

DEL 4 AL 5 DE JULIO DE 1893. EN EL LAGO MICHIGAN.

A las dos de la tarde el tiempo seguía de peor cariz, y los buques, unos tras otros, metiannos mucha agua y trabajaban bastante, por lo que el *Hecla*, con muy buen sentido, buscó abrigo al E. de la isla Beaver, donde fondeó. El viento al SO. y mal cariz.

A las ocho el viento roló al NO., por lo que nuestro remolcador levó, y seguimos viaje á Milwaukee con bastante mar de fondo, aunque sin la marejada característica de los mares de agua dulce, y que tan peligrosa es.

DEL 5 AL 6 DE JULIO DE 1893.

Al amanecer fondeamos en Milwaukee, donde fuimos muy obsequiados. Entre otros obsequios, dejamos los buques al cuidado de la policía, y la marinería toda fué obsequiada con un almuerzo espléndido.

Quedé muy agradablemente impresionado en la gran cervecería de Pabts al oír al dueño que compraba al año por 175.000 dollars de tapones de corcho en España, cuando no podíamos sospechar comercio nuestro tan importante en el corazón del continente.

Entre todas las recepciones ruidosas que hemos tenido, ésta sobresalió como la más estrepitosa, y dada la profusión de pitos y sirenas de vapor, no es extraño que no haya un tímpano en los Estados Unidos capaz de distinguir un sonido musical de un cañonazo.

DEL 6 AL 7 DE JULIO DE 1893.

A las cuatro y media de la tarde salimos de Milwaukee para el puerto de nuestro destino. Ibamos á llegar á Chica-

go, después de haber recorrido felizmente la considerable distancia de unas 8.600 millas en toda clase de locomoción, desde la vela hasta el remolque por caballos; las penalidades de la dotación habían sido muy considerables, y no menos su trabajo, pues lejos de descansar en puerto, redobla la fatiga el vigilar y contener la masa desenfrenada de visitantes que nos asaltan con la furia de un huracán.

Llegamos muy temprano á Evastón, punto de cita, donde esperamos la llegada de la comitiva que venía á recibirnos, y que á las diez de la mañana teníamos á nuestro costado.

Llevaba la vanguardia el vapor de guerra de los Estados Unidos *Michigan*, con la insignia del Sr. Ministro de Marina; le seguía un vapor del resguardo y ocho vapores más, todos engalanados y llenos de gente. El *Michigan* saludó á las carabelas con 21 cañonazos, y emprendimos la ruta llevando aquel buque la cabeza de la columna y seguidos por ambas bandas por los demás.

Antes habían pasado á bordo el Excmo. Sr. D. Enrique Dupuy de Lome, Delegado del Gobierno de S. M. en la Exposición, con sus Secretarios; el Teniente de navío Ibarreta, toda la comisión del Ejército y todos los representantes, sin excepción, de Agricultura, Bellas Artes, Industria, Cuba, etcétera, que se adelantaron á darnos la bienvenida.

A las dos llegamos frente á la suntuosa columnata del gran *parterre* de la Exposición, donde fondeamos, saludados de nuevo al cañón por el *Michigan* y por todos los demás buques. Seguidamente desembarcamos en un bote eléctrico todos los oficiales de las carabelas y comisiones de España, dentro del gran *parterre*, formado entre el edificio de la Administración, el de Manufacturas y el de Agricultura, donde nos esperaban formadas en parada las tropas de los Estados Unidos, una sección de marinería rusa y francesa, con sus oficiales á la cabeza, otras fuerzas y las tribus de pieles

rojas, las que, en columna de honor, nos escoltaron hasta el frente del palacio de la Exposición, donde, en un templete, estaban las Comisiones oficiales, el Sr. Ministro de Marina, Mr. Hebert, el Capitán general, Mr. Miles, y Mister Palmer, Presidente oficial de la Exposición, que á su vez presidía el acto.

Durante nuestro desfile fuimos aplaudidos por el público que cubría la carrera, el que se amontonó delante del edificio de la Administración para oír los discursos, que empezaron con el del Sr. Palmer, uno muy extenso del Senador Sherman, el del Sr. Ministro de Marina, que lo hizo de un modo muy expresivo para España, con todo haberlo sido todos mucho, siguiendo después el Alcalde de Chicago, á todos los que dí las gracias en breves palabras, que fueron recibidas por todos con especial afecto.

Un *lunch* en el edificio de la Administración con los demás señores de la Dirección de la Exposición, terminó nuestra entrada en Jackson Park, donde está instalada la tan justamente llamada feria del mundo.

No necesitamos decir cuán agradable debía sernos la recepción de que fuimos objeto, cuya honra recae toda sobre España y sobre el Cuerpo á que tenemos la honra de pertenecer; pero el sentimiento de todo corazón patriota, no puede por menos de sentirse halagado al entrar en esta fantástica ciudad y verla cubierta de banderas españolas con verdadera profusión; los edificios con las armas de España y el estandarte de los Reyes Católicos por todas partes, muestra, por lo menos, de justicia realmente excepcional y casi increíble de un pueblo tan sumamente pagado de sí mismo, y sobre todo viniendo de Nueva York, donde la conspiración cubana se sentía en todas partes. Sin embargo, por mi parte, como representante por España, de sus grandes glorias del siglo XV y como oficial de su Armada, no ha habido muestra de consideración, de afecto y de atención personal que no

haya merecido, haciendo siempre excepciones en mi favor en cuantas ocasiones se ofrecieron, en Chicago, de atender á los extranjeros.

Quedamos fuera del lago donde volvió á presentarse el pavoroso fantasma del *negocio* de las lanchas de vapor que debían traer á bordo los visitantes, á lo que me negué rotundamente, y amenacé irme al puerto de la ciudad; pues el fondeadero, muy malo, ya nos había dado muestras de lo que era, durante la primera noche en que tuvimos porción de averías.

El primer proyecto era colocar las tres carabelas en el South pond, pero había colocado un puente que cerraba la entrada, y aunque era muy fácil levantarlo, se negó rotundamente á ello el ingeniero que lo tenía á su cargo, negativa que obedecía á estar reñido á muerte con la Directiva, cosa que ocurría en Chicago como en todas partes, y aun quizás más, pues había tres Directores de la Exposición, de hecho independientes. Por fin, fuimos colocados dentro de un canal frente al edificio de Agricultura, delante del fac-símile de la Rábida, donde pasamos lo que duró la Exposición.

## EN CHICAGO.

### *Regulo de la "Santa María," y devolución de las carabelas "Pinta," y "Niña,".*

Desde el 8 de Julio se dejó libre la entrada en la Nao *Santa María*, pero no así en las carabelas, que utilizamos para vivir en ellas, dejando desembarazada la primera y además que podían verse muy bien desde el muelle, y sobre todo, porque la marinería era apenas la necesaria para la vigilancia que requería la verdadera invasión que se nos preparaba. Durante Julio, los días que se contó la gente,

fluctuaba entre 8 y 9.000 diarias; hasta el 15 de Agosto llegó á 10.000, y á principios de Septiembre pasaba de 12.000. Puede calcularse que durante nuestra estancia en Chicago pasaron medio millón de personas por la *Santa María* y un cálculo muy aproximado de unos 250.000 desde Agosto de 1892 á la llegada á la Exposición; resultando, por lo menos, tres cuartas partes de un millón de personas, sintiendo, realmente, que la necesidad de atender á diversos criterios me impidieran, desde el principio, colocar un contador mecánico que me hubiera permitido llevar mejor tan curiosa estadística.

Durante nuestra permanencia en Chicago, de un modo análogo que durante el viaje, se izaba la bandera española, á las ocho de la mañana, la que á las diez se cambiaba por el pendón de Castilla, cambiado á su vez por la bandera nacional desde las cinco hasta la puesta del Sol. Motivaba este procedimiento el que una crecida mayoría de visitantes, con esa rudeza que distingue al pueblo americano, creía que las carabelas pertenecían á alguna empresa particular, y manifestaba sorpresa, por no decir otra cosa, el ver que de verdad pertenecíamos á la Marina del Estado. Y el procedimiento produjo el efecto deseado, sobre todo por la tarde á las horas de mayor concurrencia.

Durante nuestra estancia en Chicago, fuimos objeto de las mayores atenciones, directamente dirigidas á nuestra condición de españoles; el público en masa visita la *Santa María* con mucho afecto y todavía más respeto, y por creerla expresión de la más indiscutible de las verdades, repetiré las palabras del Director en Jefe de la Exposición, señor Palmer, Ministro que fué de su nación en Madrid y leal amigo de España, quien me decía al dejar los buques, que habíamos hecho más propaganda en favor de la amistad entre ambos países, que podían haber hecho cuarenta años de las mejores relaciones y de comunidad de intereses. ¡Así

lo creía Mr. Palmer, hombre leal como pocos! pero yo opinaba de un modo muy distinto.

En efecto: los libros de Mahan, escritos expresamente contra España; el desarrollo de la Marina Yankeé, consecuencia de aquel verdadero apostolado; la conspiración en Nueva York, en la misma casa en que se albergaba la Infanta de España doña Eulalia, apesar de ser el dueño de ella hijo de padre y madre españoles y Delegado de la Compañía Trasatlántica española; la conspiración cubana, abordo de los buques yankeés y de algunos de los de los países americanos, uno de cuyos Almirantes se vió en un grave compromiso conmigo, pues efecto de mis relaciones particulares caí sin saberlo en una reunión filibustera en que estaba con alguno de sus oficiales; el espíritu militarista desarrollado en todas partes, pues con la excusa de la gimnasia, hacían maniobras militares hasta las mujeres en las escuelas superiores; todo ello me hizo escribir extensamente á don Antonio Cánovas del Castillo y á su Secretario particular Morlesín, muy querido amigo mio; pero mi alarma debió parecer exagerada, pues ni uno ni otro dieron respuesta á ideas que contrastaban tanto con las apariencias, en particular en Chicago. Y así era, pues en los estados del interior era un hecho la simpatía á España, mientras que en los de la costa de levante y en todo el elemento político y militar era una cruzada en que entraba no poco el provecho de cada uno, que únicamente podía ocultarse por el romanticismo y ceguera en todo lo internacional en que hemos vivido durante todo el siglo XIX.

Ocurrió en esto un incidente que determinó el fin de la expedición, y fué que al girar contra el Tesoro Español la paga del mes, lo que hacía en Nueva York por no haber medio en Chicago, me sorprendieron los cambios que del 6, en quince días, habían pasado al 30 por 100, y alarmado ante el temor de haber sido víctima de algún movimiento de Bolsa,

puse un telegrama angustioso al Ministro de Marina, cuya respuesta fué aprobando y ordenando el regreso á España después de entregar las carabelas y la Nao, según se había convenido desde que se había desistido del plan del gobierno Cánovas-Beranger de llevarla á la Habana para conservarla allí como un recuerdo del Centenario. Pasé al efecto á Washington, donde el señor Ministro de Marina de los Estados Unidos, dispuso lo necesario para la entrega de los buques de un modo conveniente para ambos países.

Señalado el doce de Septiembre, envié á tiempo toda la gente fuera unos días antes, de modo que solo quedaron cuatro marineros á la hora de la entrega, que se verificó al medio día, saliendo nosotros al mismo tiempo que entraba el Oficial que debía hacerse cargo de ellos y que el día antes ya había recibido formalmente los inventarios y todos los detalles de los buques.

Se hizo cargo de las carabelas el Comandante Berry, de la Marina de los Estados Unidos, Comandante del vapor *Michigan*, jefe distinguidísimo, conocido especialmente por dos expediciones al Polo en socorro de la renombrada expedición del Teniente Greely, cuyo Jefe, de acuerdo con su Gobierno, decidió que las carabelas conservaran sus históricas banderas, pues sería ridículo que izaran la americana, que no existía cuando esos buques adquirieron méritos para no borrarse jamás del recuerdo de la humanidad.

Antes de dejar la *Santa María*, creyendo que no podíamos quedar sin un recuerdo de una expedición que pasara á nuestros hijos, como un deber que España cumplió con su propia historia, remití al Museo Naval la bandera española izada en el mar y en la entrada de los puertos y el gallardetón de Castilla, usado entonces á popa, saludadas ambas por todas las naciones del mundo, saludadas sin respuesta, como prueba de inmenso respeto á la página más grande de la historia de la civilización, ninguna igual ni de

más transcendencia desde el misterio del Gólgota, página española de colosal grandeza, origen de 23 pueblos civilizados, tan grande que en esa monomanía de censurar lo nuestro, casi no comprendemos que las primeras naciones del mundo quisieran para lo mejor de su historia un sólo retazo de una de tantas páginas inimitables de la nuestra.

Remité también la carta general de nuestra navegación.

Además he remitido al Museo Naval el pendón de Castilla, que, izado al palo mayor, ha presenciado tantos actos de afecto á España; el fanal de popa y el pendón real, copia del que Colón plantó en tierra, desembarcado por mí en la Habana y bendecido por el obispo de aquella capital al pie de la ceiba do se dijo la primera misa, y cercano al sepulcro donde reposa lo poco de humano que queda del Almirante que un día montó la nao *Santa María* para ganar con ella la inmortalidad. Demasiado serio era este recuerdo para pasar á otras manos, y así, no vacilé en arrancarlo de á bordo y remitirlo al Museo, donde su valor crecerá de día en día, creyendo haber cumplido con ello un deber sagrado para la historia patria y para la de la Marina, que tanta parte tiene en esta ocasión, y, bien entendido, que de las remisiones ni se me dijo que sí ni se me dijo que no, lo que explicará el por qué no remití más objetos de la expedición.

Por mi parte, los recuerdos de la expedición, de inmenso valor moral, que á mí solo me interesan, además de mis compañeros, serán en mi poder, un recuerdo del afecto de la opinión pública y un legado para mis hijos, como una página de mi modesta historia en la corporación. Unos y otros recuerdos, son los únicos que quedan en nuestra patria, y tenemos el deber sagrado de conservarlos.

Dejé interrumpida mi relación en el momento en que salíamos de á bordo y que me dirigí con los oficiales al palacio de la Administración, donde, en su frente, sobre un gran tablado, nos esperaba la colonia española, todo lo importante de



Chicago y de la Exposición. Dos sendas banderas, una española y otra americana, flotaban sobre lo más saliente de la estructura, y en la mesa, presidida por Mr. Palmer, Director de la Exposición; por el Gobierno de los Estados Unidos estaba el Sr. Subsecretario de Marina Mr. Mc. Adoo, venido exprefeso para recibir las carabelas; el Comandante Berry, que debía encargarse de ellas, y el delegado general de España D. Enrique Dupuy de Lome, á los que me uní á la llegada. Pronunció un discurso Mr. Palmer muy halagüeño para España, al que contesté haciendo el regalo de la *Santa María* á nombre del Gobierno español; contestaron el Comandante Berry y el Subsecretario de Marina, y terminó nuestro Delegado general, siendo, durante los discursos, una ovación constante para nuestra nación.

Terminado el acto pasamos á los salones de la Presidencia, donde todos los comisarios de los Estados desfilaron uno á uno delante de mí, despidiéndome y haciendo votos por nuestro país y por SS. MM. Siguió luego un afectuoso banquete, después del cual, á pesar de estar prohibidos los carruajes en la Exposición, dos coches nos esperaban, en los que salimos entre hurras acompañados por el mismo Presidente de la Exposición, una Comisión, el Delegado general de España y el Comandante Berry, de los Estados Unidos, hasta dejarnos en el tren.

Antes de cerrar estas líneas, debo decir que el propósito del Gobierno americano es dejar este invierno los buques en los lagos por lo avanzado de la estación, y el año próximo llevarlos á Wáshington para conservarlos probablemente á cargo del Museo nacional como un recuerdo histórico y de gran interés para los viajeros que visiten á Wáshington.

¿Se realizará ese traslado al Potomac? Creo que no; los pueblos no se entusiasman sino con sus glorias propias, y pasada la efervescencia del momento, es seguro que la Nao

*Santa María* quedará en Chicago, donde cuanto antes desaparezca mejor (1).

\*  
\* \*

He dicho que éstas son memorias personales, y como tal, están en su lugar algunas líneas de los últimos pasos de los expedicionarios, ya que la expedición había concluido y hasta cierto punto me autoriza á ello, pues vuelvo á asegurar que durante mi permanencia en los Estados Unidos, como otras veces, la expedición era yo solo, ya que casi no había recibido comunicación alguna oficial de España, dejado por completo á mi iniciativa.

Así, pues, era evidente para mí que no sólo no había variado la situación que dejé al salir de la Península, sino que ahora no hallaría el amparo del autor de la expedición; y así procedí de modo que ésta terminase completamente antes de dejar yo el mando. Al efecto, envié la marinería á España en un trasatlántico con un oficial; dejé por orden del Gobierno, diez y ocho marineros en Chicago y un contramaestre, al Delegado regio, y me encerré con el resto del personal en un hotel en Nueva York, no poniendo á nadie en viaje y yo el último, mientras quedó un papel, una cuenta ó una cosa cualquiera pendiente. Liquidé de modo que no tuviera que hacer en España la menor operación, y de tal manera que todos, sin excepción, llegáramos desligados de la Nao, de las carabelas y del viaje.

Remité el Archivo á la Capitanía general del Departamento de Cádiz, menos lo referente á cuentas y el copiator de oficios, con los que me quedé y que entregué en el mismo archivo diez años después, considerando que verdadera y tranquilamente podía dar todo por terminado; precaución que sin duda se hallará justificada considerando que el buque

---

(1) Así ha sucedido, ó peor, pues ha sido vendida.

había pasado á otras manos y que llevado todo de un modo especial y al principio con muchas órdenes no escritas, no quedaba un centro oficial que garantizase mi responsabilidad.

### EL VIKING.

Poco antes de llegar á Chicago, nos había salido un competidor, el *Viking*, buque noruego de remos, en que se pretende que Lief Ericson descubrió el continente americano, mil años antes que Colón y al que han erigido una magnífica estatua en Milwaukee.

El buque, que hizo una valiente travesía desde las costas de Noruega, venía mandado por el capitán Andersen, marino-reporter de profesión y expropietario de un periódico de Cristianía. La expedición era un negocio que se desarrolló después en varias conferencias de pago, con cuadros disolventes, dadas por dicho capitán.

El asunto carecía de importancia, sólo que materialmente poblado por noruegos el valle del Misisipí, á punto de ser nacido en Noruega el Presidente del Estado de Wisconsin, les halagaba tanto el *Viking* que no les dió nada, como les molestaba la *Santa María*, que les dió una patria en América: y dando lugar á más de una impertinencia que corregí como se merecía, dándoles las gracias por Colón y por España de lo bien que habían guardado el secreto tantos siglos, pues nos dieron tiempo á descubrirlo nosotros.

El capitán Andersen, por su parte, no pudo estar más correcto; fuimos muy buenos amigos y juntos hicimos una expedición al interior, cortando los dos discusiones históricas en público, en que más de una vez nos quisieron enzarzar. Es más: Andersen, quizás por consideración, quizás por no desear la competencia, como hombre que era de ilustración, no había empezado sus conferencias, y como una vez

le oyera yo lamentarse de que como á él no le sostenía el Gobierno (como á nosotros), estaba corto de dinero para mantener su gente, yo lo busqué y lo animé, diciéndole que allí había para todos los gustos, ofreciéndole no contradecirle, así afirmara que Colón había heredado los diarios de navegación de Lief Ericson y de todos los *Viking* normandos; y efectivamente, tan apurado debía estar, que el mismo día partió para Chicago, desde Milwaukee, donde estábamos los dos, con objeto de empezar sus exhibiciones.

El *Viking* de Chicago, fué, pues, lo que hubiera sido la *Santa María*, si el Gobierno hubiera aceptado la oferta que le hicieron varios comerciantes españoles de hacerla y llevarla á su cuenta y riesgo, mediante un tanto de pago la entrada. Así, pues, el *Viking*, mal que le pese al romanticismo de los noruegos de la Escandinavia y de América, fué un negocio; ni historias, ni verdad, ni representación nacional; fué una representación de la fábula, como lo sería la de los Argonautas, siempre grata, como lo es á cada pueblo lo que le halaga su amor propio. Salido de Noruega, sabiendo que iba á otra nueva... Noruega, como fiesta, fué una fiesta casera: como expedición, aunque se hizo mediante una suscripción nacional, fué el negocio de un periódico que la promovió y que así le costó menos... y nada más. Y conste así á la historia, por si hay otro *Viking* en 1992.

## CONCLUSIÓN

La relación que dejo terminada es profesional é histórica, pues, como dije, ese era mi objeto al escribir la expedición con que la Patria me honró, confiándome la representación de sus más puras y grandes glorias, pues no puede ostentar pueblo ninguno las de haber duplicado la superficie del planeta para la civilización.

¿Debió regalarse la Nao *Santa María*? La Nao no pudo

regalarse, pues era propiedad del Estado, y no podía regalarse sin una ley que lo autorizara, cuya discusión hubiera puesto de manifiesto el error moral de verificarlo.

Mientras la Nao en España fué sólo un objeto arqueológico, era poco oportuno, pues, al venerando recuerdo arqueológico nacional, desmerecía inmensamente en América, donde descendía al rango de *curiosity*; pero cuando, emprendido el viaje, el entusiasmo de los pueblos y los cañones del mundo entero saludaron en ella á la gran España del siglo XV, desprenderse de ella era un gran error, pero ante el delirio de economías, no se oyó nada sino el deseo de deshacerse de la *Santa María* de cualquier modo, cuando ya casi no quedaba nada que gastar.

Ya he relatado los incidentes de Nueva York, el desamor á la expedición y el error que consideraba el regalo, y, como he dicho, propuse á persona que debía decirlo á altas esferas, acabar la expedición, sin hacer dicho regalo, del único medio que ya cabía, pues podía salirse dos ó tres veces al lago Michigan, y en una de las expediciones, un incendio, una vía de agua, daban punto final, con placer de todos, sobre todo del Gobierno americano, que, aunque comprendiera que era intencional, se hubiera dado como muy satisfecho de verse libre de ese estorbo material é internacional, pero no obtuve contestación (1). Se hizo el regalo después de arrojar al agua cuanto era de uso personal, de remitir á España y la Habana lo que me pareció y de destruir cuanta instalación hizo necesaria el viaje, dejando sólo un camarote abajo para que el guardián no invadiera la cámara histórica, donde yo había velado tantas noches.

El gran error y el gran contratiempo de la expedición fueron las malhadadas carabelas *Pinta* y *Niña*.

---

(1) Efectivamente, así lo hice, pidiendo por toda garantía una carta de puño y letra del Ministro, respondiendo de mi discreción en todas las circunstancias. Y repitió que no tuve respuesta, coincidiendo con la orden de regreso.

Sin ellas, y á pesar de todos los cambios de Gobierno, la expedición, ó no hubiera salido, ó hubiera quedado en la Habana, que era lo mejor.

Sin ellas, se hubiera evitado el remolque de la escuadra americana y el disgusto y los celos que produjo mi viaje á la vela y la comparación de las construcciones.

Sin ellas, de Nueva York la *Santa María*, ó hubiera vuelto á la Habana en Mayo, ó seguido á Chicago por cuenta propia, con una expedición diez veces más brillante que la que hicimos, arrastrados por cuenta ajena á son de buque carbonero.

Sin ellas, el gasto de Chicago pudo ser la mitad, pues las otras carabelas necesitaban un numeroso personal para cuidarlas y vigilarlas. Sin la *Pinta* y *Niña* cabía el regreso, como se proponía el Gobierno Cánovas, ó dejarla un contra-maestre y cuatro marineros para el invierno, é ir á recogerla en Julio; cabía pegarle fuego, echarla á pique; todo, menos regalar un recuerdo ante el que se habían conmovido en masa las Canarias y las Antillas, y que habían mirado con respeto todas las naciones del mundo; un buque que el Estado había cubierto con su bandera, que figuró en las listas de la Armada de 1893, buque que pudo haber vuelto á España en verano y ser una memoria venerada, quizás, en 1992, mientras que en manos de un pueblo de las condiciones del americano, todo eso se venía abajo, y había de descender muy pronto la *curiosity*, quizás á estorbo arrinconado bajo un tinglado en el río de Chicago y en poder de un cualquiera, ó vendido, como lo ha sido, para que su dueño lo exploté.

Como dije al comenzar, no se podían prever las consecuencias, al aceptar la compañía de las dos carabelas; la comisión arqueológica que entendió y proyectó la *Santa María*, las miraba con verdadera hostilidad, y nuestro Gobierno con indiferencia; creo que cuando Mr. Carty Little organizó conmigo el viaje en Madrid, hubiera aceptado como venido

del cielo cualquier cosa que justificara el abandono de los gastos hechos en las carabelas, y llegó á decirme que le dijera de una vez que el Gobierno español no las quería y que las abandonaba, no ya sin sentimiento, sino con gusto; pero entonces, acabado de llegar yo del Río de la Plata, conociendo poco el asunto, y nada los antecedentes de lo ocurrido, adivinaba entre olas de entusiasmo otros propósitos que veía surgir á mi alrededor, por lo que no me atreví á cortar ese nudo gordiano, como lo pude haber hecho, pues en las altas esferas oficiales lo mismo les daba que se hicieran que se dejaran de hacer, cuya indiferencia me contenía precisamente, pues de no caer el gobierno Harrisson, y de tomarlo á desaire, entonces todo el mundo me habría endosado la responsabilidad. Me limité, pues, á sentar las bases del viaje y de la expedición, salvando la cuestión de los gastos que pudieran ocasionar, con lo que dejaba desembarazada la *Santa María*, como de hecho hubiera quedado de seguir el primer proyecto, pues pudo el Gobierno americano haber llevado sus carabelas de Nueva York á Chicago, como hubiera querido, mientras que la *Santa María* por cuenta propia iba y volvía según el Gobierno español le pluguiera ordenar.

Sin embargo: hay que reconocer, para terminar, las altas y patrióticas miras que animaron al Gobierno americano que inició la idea y su deseo de honrar y atraer á España, y el gusto con que el nuestro aceptó y coadyuvó á ella; si después el cambio de ambos Gobiernos hizo menos eficaces aquellos propósitos, no fué sino consecuencia natural del sistema político de todas las naciones del mundo. El entusiasta y por tantos conceptos inteligente Oficial de la Marina americana Mr. Carty Little, que fué el primero que tropezó con tales dificultades, me quería dar una explicación de lo que ocurría en su país á un cambio de Gobierno, y hube de interrumpirle diciéndole que lo comprendía perfectamente, bien ageno de que aunque en menos escala, no tardaría en hacer-

le coro en el mismo tono. Y consecuencia de ello fué, que Little sufrió en Washington una verdadera persecución, y yo, por mi parte, obtuve el más absoluto silencio oficial, respecto á mi comisión sin siquiera una Real orden de cortesía, aprobando mi conducta: celos ridículos de alto personal civil influyendo en el Ministro de Marina, hasta el extremo que hasta me negaron abonos que me correspondían, me hicieron la expedición costosísima á mi cargo, consolándome ciertamente el aprecio de la opinión pública, y más que nada el de mis compañeros; pues todo lo que valía en la Armada, me lo demostró en la Península, en Canarias, en Puerto Rico, en la Habana, en Nueva York y en centenares de cartas, jueces severos como lo son para cada uno los de su misma madera, y á los que dirijo un recuerdo de gratitud desde el fondo de mi corazón. (1)

Esta expedición, que no es militar ni de política internacional, y sí quizás de política sentimental, me permite dar á la stampa incidentes, que por este hecho se salen del terreno oficial; incidentes históricos que bien pueden repetirse, si se repitiera la celebración del centenario de la revelación de un mundo nuevo, pues hombres con sus flaquezas serán también los que habrán de celebrarlo.

Y puesto que esa celebración corresponde de derecho á España y en ella á su Armada, yo me considero altamente honrado por la Patria y su Marina de haberse permitido ligar mi nombre á la mayor celebración que jamás se haya hecho por todo un pueblo y por toda una raza de la mayor y más pura gloria, que jamás tuvo pueblo alguno del universo.

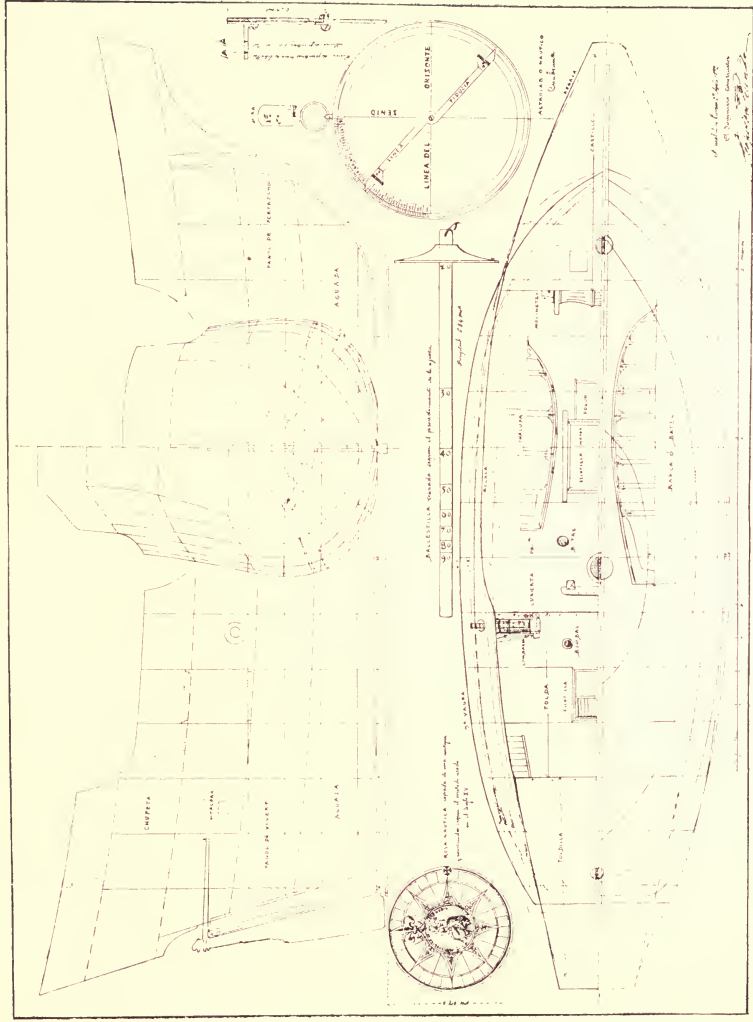
31 Diciembre de 1893.

---

(1) Tiempo despues se publicó una Real orden con una lista de cruces de Mérito naval por el viaje de la Nao *Santa Maria* y en cuya relación encabezaba mi nombre, pero reconociendo los meritorios servicios de mis compañeros, entendí que los míos merecían un papel aparte, por lo que ni jamás recliné el diploma ni lo he anotado en mi hoja de servicios, ni me lo comunicaron nunca, sin duda por pensar de igual manera el Almirante Jefe de la Sección.



# NAO 'SANTA MARÍA', PLANO DE TRAZADO

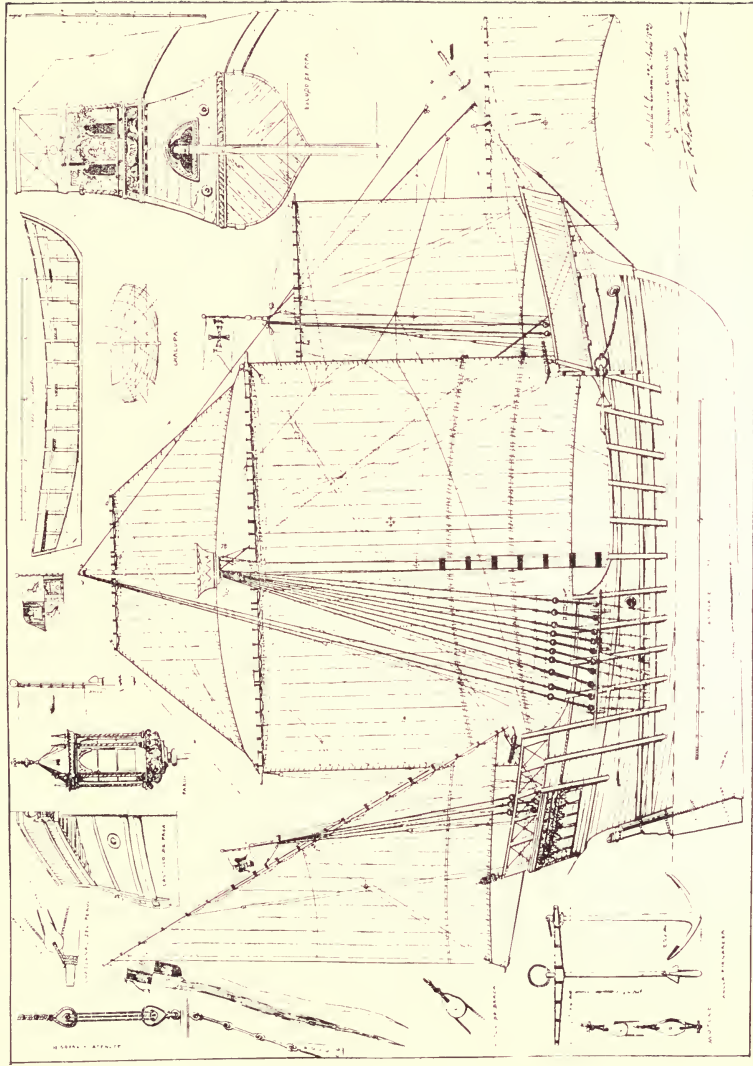


De la Memoria de la Comisión Arqueológica Ejecutiva en 1892.



# NAO "SANTA MARÍA"

## PLANO DE VELÁMEN



De la Memoria de la Comisión Arqueológica Ejecutiva en 1892.







365000

E112

C77

UNIVERSITY OF CALIFORNIA LIBRARY

