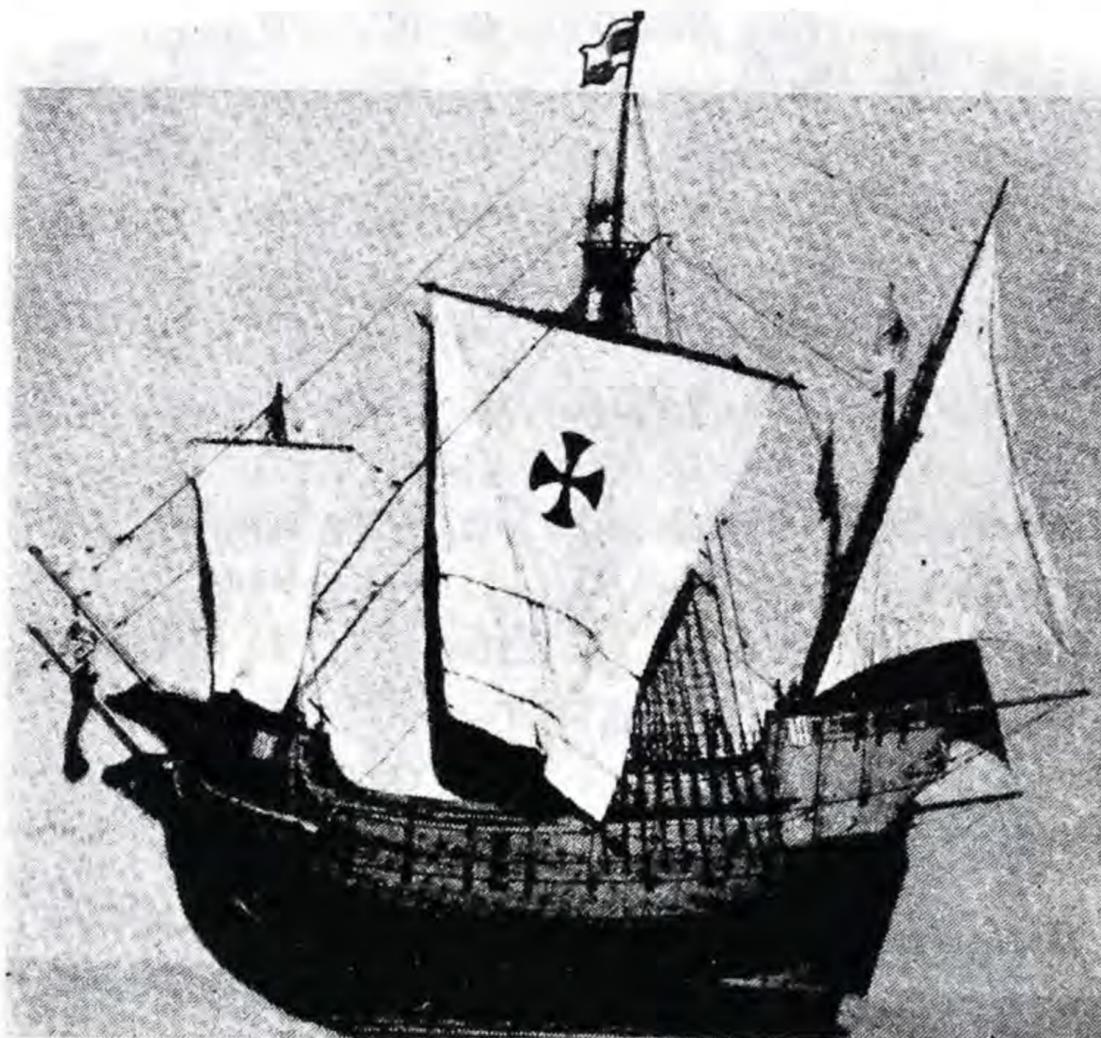


¿COMO ERA LA “SANTA MARIA”?

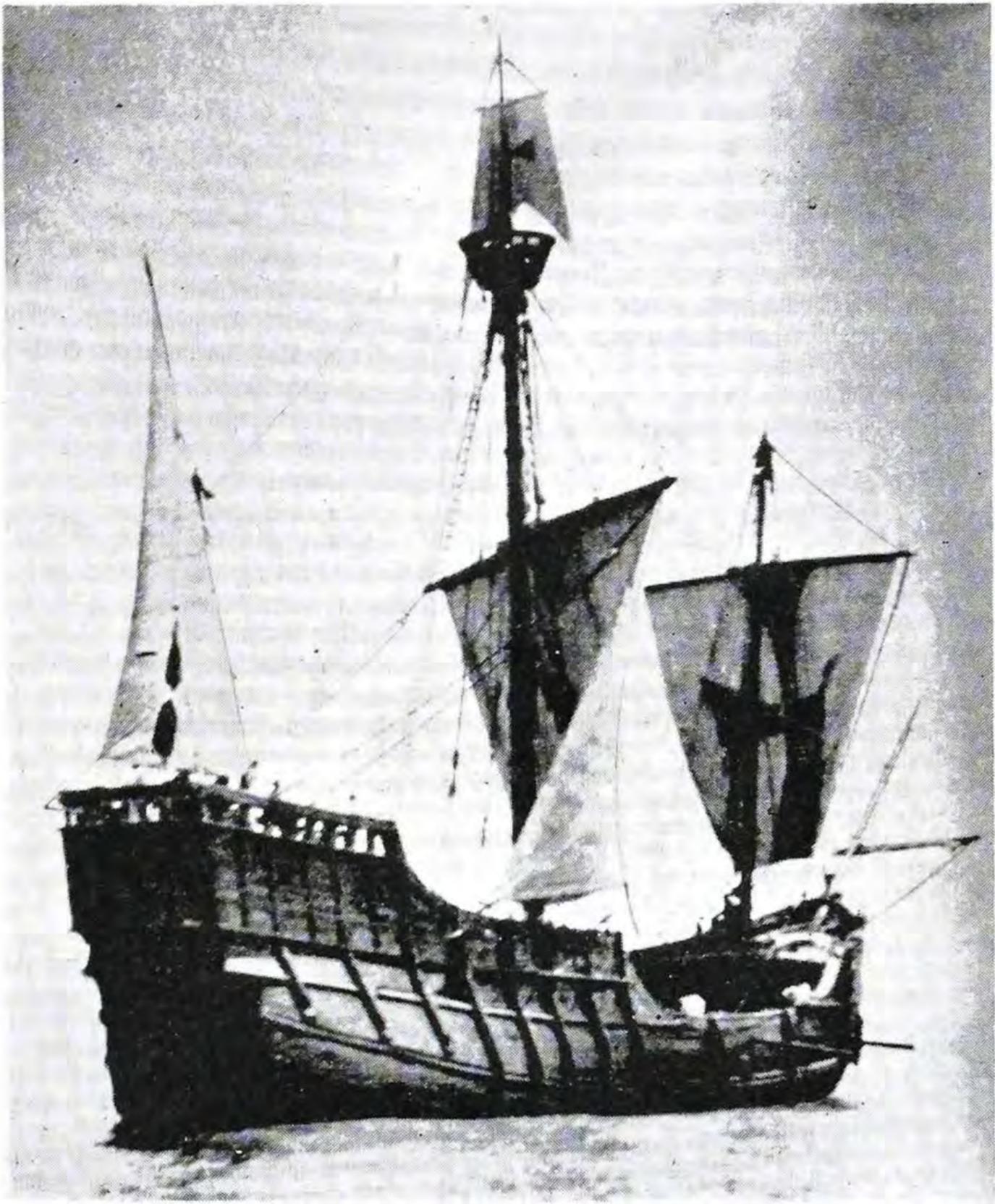


Modelo según los planos de D'ALBERTIS - Museo de Pegli.

Considero que lo mejor, para ilustrar a los lectores sobre esta discutida cuestión, es transcribir las opiniones del Almirante Samuel Eliot Morison, un verdadero marino, autor de la más autorizada biografía del Descubridor. Dice Morison (I, pp. 155, 157) :

“No puedo dar a mis lectores una descripción auténtica de los tres famosos barcos... porque no hay datos ni documentos sobre los que honradamente se puedan describir. Nadie sabe cómo eran exactamente **Niña, Pinta y Santa María**... Los mejores modelos, que representan investigaciones a fondo son: (1) Los planos de Ernesto D'Albertis, de 1892, de los que se hicieron los modelos del Museo Marino de Pegli, cerca de Génova; (2) **Niña II, Pinta II y Santa María II**, construídos según planos de Fernández Duro y Monleón para la Exposición de Chicago, de 1893; (3) **La Santa María III**, de D. Julio Guillén, construída en 1927 para la Exposición de Sevilla”.

“La **Santa María**, la capitana, ha sido motivo de mayores discusiones que las carabelas... Fue construída en Galicia y por ello se le puso de sobrenombre **La Gallega**... No hay docu-



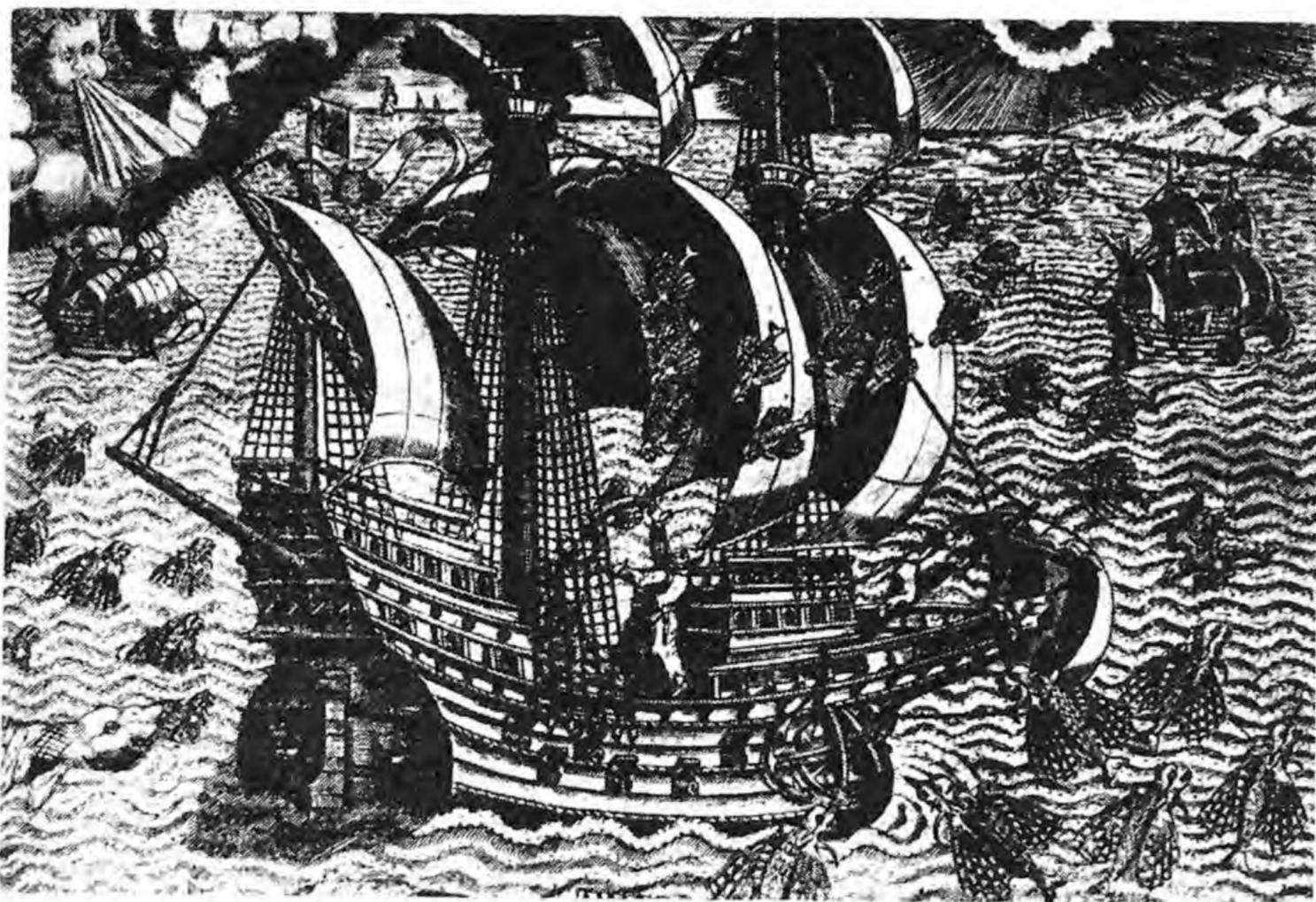
Modelo de la **Santa María**, construido bajo la dirección de don Julio Guillén, como carabela de armada, de estilo andaluz, en 1928, para la Exposición Internacional de Sevilla. “Hace algunos años dice Ignacio Olague en su **Journal de bord de Juan de la Cosa**, el barco fue prestado a CIFESA para la realización de la película **Alba de América**, de la cual se reproduce la fotografía de arriba”.

mentación sobre su tonelaje ni sobre sus dimensiones... Fernández Duro le dio 120 a 130 toneladas; Monleón, 127; D’Alber-tis, 150 a 200; y Guillén, 120. En mi opinión ella fue de aún menor tonelaje...”.

“Si alguien deseara construir una cuarta **Santa María**, debería pensar en algo que pueda llevar 100 toneles o 200 pipas de vino bajo escotilla, y que no cale más de seis y medio pies (un metro con noventa y ocho centímetros), a popa, cuando cargada”.

“La **Santa María** de Colón era una **nao**, o navío, no una carabela. Esto está perfectamente claro en el **Diario**... Consecuentemente, podemos presumir con certeza que era redonda y rechoncha, como las carracas venecianas y otras **naos** del período... El arrufo (la curva de popa a proa) en su puente o cubierta estaba interrumpido por los castillos. La **Santa María III** tiene un arrufo de tres pies. Construída bajo la hipótesis de que el original era una carabela, no tiene un verdadero castillo de proa sino simplemente una media cubierta casi a nivel de la regala. La **Santa María II** y los modelos de Génova y de Andover tienen altos y triangulares castillos de proa, que se alzan de la quilla, lo que estimo correcto”.

* * *



De un dibujo de los “Viajes”, de De Bry.