

DGCL
A

+170332

LAS CARABELAS.

ESTUDIO HECHO SOBRE LOS DISEÑOS

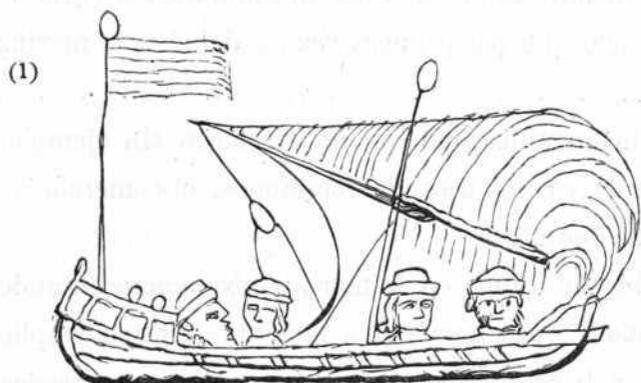
QUE SE CONSERVAN EN VARIAS OBRAS ANTIGUAS CITADAS EN EL TEXTO,

POR EL ILMO. SEÑOR

DON CESÁREO FERNANDEZ DURO,

Capitan de fragata, Coronel de Infantería, correspondiente de la Academia de la Historia, etc.

I.



Difícultosas de suyo todas las investigaciones arqueológicas, sólo en grado máximo las que se dirigen á determinar la forma y condiciones de los vasos de que los antiguos se sirvieron para la navegacion, porque si es raro que de las fábricas del hombre sobre la tierra no lleguen á descubrirse con el tiempo vestigios que bastan á la ciencia para reconstruir el edificio ó monumento,

como reconstruye el naturalista el esqueleto de los animales antediluvianos con presencia de algunos huesos fósiles, natural es que no se hallen los precederos materiales empleados en las edades anteriores á la nuestra para la formacion de bajeles flotantes en un medio que amenaza de muchos modos á su existencia desde el momento mismo en que empieza á soportarlos. Así mientras el registro de las entrañas de la tierra ofrece cada dia á los estudios *prehistóricos* datos nuevos acerca de las armas, de los instrumentos, de la alimentacion y de los enterramientos del hombre en fechas cuyo alejamiento es imposible todavía medir, el fondo de la mar, tambien registrado, poco revela para adelantar en la tenebrosa confusion de sus misterios.

Tampoco los productos de las artes que copian obras del hombre y que tan poderoso auxiliar constituyen en los descubrimientos de antigüedades sirven siempre á las investigaciones náuticas, ántes al contrario, las medallas, las esculturas y dibujos han espesado á veces el caos envolvente de la arquitectura naval remota, porque es muy difícil y poco comun en los artistas, refractarios á la penosa vida de mar, el conocimiento técnico sin el cual la representacion de las naves no puede ser exacta. Por un Enrique de las Marinas (2) que ensalzan los anales de nuestra pintura; por un Monleon que en nuestros dias sigue con fortuna las huellas del primero, cuéntanse en España muchos pintores y otros artistas que han legado á los Museos irrisorias naves propias para desorientar á los que quieren

(1) El *Lucer* con que Jaime Jener llegó al rio del Ore, en la costa de África, el año de 1346. Copiado de la *Carta de marear catalana* de 1375.

(2) Pintor insigne, natural de Cádiz; llamábase Enrique Jácome y Breca, y perdió el apellido de sus padres adjudicándole el público el de sus obras famosas, de modo que sólo era conocido por Enrique de las Marinas. Nació en 1621 y murió en Roma á los sesenta años. (Palomino, *Vidas de los pintores eminentes españoles*. Madrid, 1724.)

estudiarlas; y como esto mismo sucede en todas partes y las someras relaciones de los historiadores no compensen la carencia de otros datos, no son sólo problemáticas la forma y capacidad del *arca* que conservó las especies, con saber que tenía 300 codos de longitud, 50 de latitud y 30 de altura (1), sino que alcanza la falta de conocimientos esenciales á tiempos comprendidos en nuestra edad (2).

La carabela, cuya existencia llega al siglo xvii, es uno de los buques casi desconocidos, aunque haya sido objeto de especiales y predilectas investigaciones por ir su nombre asociado al hallazgo de otro mundo. Vehículo de la santa luz del Evangelio y de la civilización europea importadas en el nuevo Continente, el recuerdo de la carabela es inseparable de Colon, Pinzon, Solís, Hojeda, La Cosa, Grijalva, Vasco Nuñez, Cortés, Cano, de esa pléyada brillante de descubridores que llenaron de asombro á sus coetáneos, y que hoy todavía lo causan á cuantos repasan las relaciones de sus hechos: bajel valiente que arrostra los peligros de arrecifes y escollos, islas y estrechos nunca visitados; que lucha con los borrascosos mares y ahuracados vientos de las regiones australes; que ciñe el globo terrestre con la cinta espumosa de su estela, personifica la marina hispana en los momentos de la unidad nacional conseguida por los Reyes Católicos, en «aquella época en que la marina española remontó el vuelo de la gloria, á esfera tan superior que no la ha alcanzado, y se puede asegurar sin temeridad ni jactancia, que no es dable la alcance ninguna otra. El engañado ó incrédulo, á quien parezca encarecimiento esta verdad, figúrese dos grandes globos que representen el mundo que conocieron los antiguos y el que conocemos. Si en éste nota un vastísimo continente que equilibra el nuestro, que duplicó el elemento del hombre; ese es un fruto de la marina española. Si echa de ver un anchuroso mar que lo separa de las antiguas Indias, su conocimiento se debe á la marina española que por largo tiempo lo frecuentó exclusivamente. Si le ve poblado de archipiélagos numerosos sujetos á nuestros soberanos, descubrimientos y conquistas son de la marina española. Si columbra un lejano y tortuoso estrecho que horadando la nueva comarca hácia su extremo meridional comunica los dos mayores Océanos, hallazgo es de la marina española. Si extiende sus ojos por el inmenso ámbito de estos dos mundos, si sigue el continuado piélago que los baña, hallará el gran viaje sin modelo que por primera vez se debió á la marina española.

«Este conjunto de novedades estupendas ocasionó aquella revolución única que con un trastorno sin ejemplar mudó la faz del universo, varió la constitución del orbe, alteró las leyes, los usos, las opiniones, el comercio, el poder, la salud, las virtudes y los vicios de los hombres y de las naciones (3).»

Añádase que el trascendental acaecimiento más que en nada había de influir en la marina misma acrecentando el bosque de sus mástiles y modificando las líneas de la construcción, que ahora había menester espacio amplio para los emigrantes, animales, instrumentos y mercancías llevados á la ida; para los frutos y metales acarreados en la vuelta.

«El descubrimiento del Nuevo-Mundo cambió la faz del mundo conocido. Ciencias, artes, industrias, comercio, todo varió; y lo que más transformación debía sufrir era la marina...»

«La marina del mundo antiguo no era digna de saludar al Nuevo-Mundo: la carraca debía sustituir á la galera, la coca á la carraca, la carabela á la coca, y á la carabela el galeon (4).»

Tales cambios ocurridos en días en que la política suspicaz del gobierno de España ocultaba los documentos que pudieran dar luz en asuntos de las Indias, perdidos más tarde en las convulsiones del país, vienen á ser concausa de esterilidad para la diligencia ensayada en la investigación de la carabela.

Emprendieronla en Francia, entre varios otros, los autores de *L'Encyclopédie méthodique*, y Mr. A. Jal, competentísimo por sus estudios y profesión técnica. Este, en *La France maritime*, revista marítima ilustrada que se publicó en los años de 1834 á 1841, en su notable *Archéologie navale* (París, 1840), y en el excelente *Glossaire nautique. Répertoire polyglotte de termes de marine anciens et modernes* (París, 1848-1850), ha dado á sus estudios más extensión que ningún otro escritor marino, acudiendo á nuestras fuentes originales con constancia é imparcialidad poco comunes entre los autores que tratan de cosas de España.

(1) Génesis, vi, 15.

(2) Qui donnera son véritable nom au beau vaisseau de guerre que nous empruntons à Vill. Barentsoen? Cet artiste le dessina en 1594. A. Jal. (*Archéologie navale*.)

(3) Vargas Ponce, *Importancia de la historia de la marina española*. Madrid, 1807, pág. 28.

(4) Don Francisco Javier de Salas, *Historia de la matrícula de mar*. Madrid, 1870, pág. 25 y 26.

En Italia Bartolomeo Crescencio, *Nautica mediterranea*, Roma, 1607; Pantero-Pantera, que describió los buques usados en el mismo mar; Statrico, en el *Vocabulario di Marina*, Milano, 1814, y el caballero Luigi Bossi, *Vita di Cristoforo Colombo*, dedican algunas consideraciones á la carabela.

J. H. Röding, *Allgemeines Worterbuch der Marine*, Hamburg. 1794-1798, se limita á traducir lo dicho por *L'Encyclopédie méthodique* y los autores ingleses se contentan cuando más, como sucede á Noah Webster *A Dictionary*, London, 1832, con una definicion poco estudiada. *La Enciclopedia Británica*, tan rica en ilustrados artículos y que llena con la arquitectura naval un grueso volúmen, no menciona siquiera la carabela, silencio que se observa igualmente en la obra importante de John Charnock, *An history of marine architecture including an enlarged and progressive view of the nautical regulations and naval history both civil and military of all nations especially of Great Britain*. London, 1801.

Charnock examina la composicion de la Armada española y la influencia que en ella tuvo el descubrimiento de Colon; describe y dibuja los principales tipos, la galera, galeaza, galizabra, galeon, pasavolante, fragata, patache y zabra; se detiene en la averiguacion minuciosa de la figura, porte, arboladura, artillería, equipaje y pertrechos de *la Invencible*, sin tener para la carabela una palabra.

En España, por fin, los autores de la *Historia de la marina real española*, Madrid, 1849, dedicáronla tres páginas (1), acudiendo á las colecciones de Navarrete, fuente pura de que se han valido tambien los extranjeros y habrán de valerse cuantos quieran escudriñar con fruto las navegaciones de los descubridores.

II.

Nuestro Diccionario de autoridades asienta que *carabela puede venir del griego Karabion*, y que suponiendo esta etimología debe escribirse con *b*, aunque Nebrixa, Covarrubias y otros lo hacen con *v*. Terreros, *Dicc. castellano*, 1786, que tambien era autoridad, escribe *caravela*, aunque á renglon seguido consigne que «es nombre tomado de la baja latinidad y del griego *Καράβιον*. Du Cange (2), con otros eruditos, opina que viene de *Carabus* ó *Κάραβος*; Constan- cío (3) lo deriva de las radicales francesas *carré* y *voile*; Jal, con algun otro, supone el origen italiano componién- dolo las palabras *cara* y *bella*, porque en efecto, dice (4), estos buques comparados con los demás de la época eran de forma graciosa y elegante.

Sea como quiera, lo cierto es que en los más de los antiguos documentos españoles se ve escrito *carauela*, y que en otras lenguas no se ha tenido presente la presuncion de la raíz griega toda vez que los diccionarios sustentan; en latin bajo *caravela*, *caravella* y *caravellus*; italiano *caravella*; portugués *caravella*; francés *caravelle*; inglés *caravel*; aleman *karavelle*; holandés *karvel* y en español, segun Terreros, Nebrixa, Covarrubias y otros *caravela*.

El respeto que la Academia Española merece, me hace, sin embargo, adoptar su leccion.

El citado Mr. Jal fué inducido á error por un documento que, sin duda, examinaria en copia imperfecta. Dice que la ley 7, título xxiii de la segunda *Partida* de don Alfonso el Sabio menciona las carabelas (5) y partiendo de este hecho dá por sentado que en el siglo xiii estaban en uso semejantes embarcaciones (6); pero el fundamento no es exacto: la mejor de nuestras ediciones de las *Partidas*, que pone las variantes de los códices comparados cuidadosa- mente ántes de la impresion, y que en la ley 7, título xxiv (no 23), partida 2.^a, trata de *Quales deben seer los*

(1) Tomo I, pág. 97 á 100.

(2) *Glossarium ad scriptores mediae et infimae latinitatis*, autore Carolo Dufresne, domino du Cange. Paris, 1733-1736.

(3) *Diccionario portugués*, 1836.

(4) *Glossaire nautique*.

(5) Voici, dice Mr. Jal, un passage de la 7^e loi, titre 23, deuxième *Partida* d'Alfonso el Sabio, qui fait très bien comprendre la difference qu'aux douzième et treizième siècles on faisait des mots *navio* et *nave*: «Ca los mayores (navios) que van e viento, llaman naves. E de estas ay de dos mastes, e de uno, e otras menores, sson desta manera, e dicen los nomes. Por que ssean conocidos, assi como: Carraca, nao, galea, fusta, balener, leno, pinaca, caravela. E otros barcos.» (*Archéologie navale*.)

(6) *Glossaire nautique*, pág. 418.

mayores et los menores navios para guerrear, et como deben seer aparejados, no nombra á la carabela haciéndolo de *galeas*, *carracones*, *buzos*, *táridas*, *cocas*, *leños*, *halocas*, *barcas*, *galeotas*, *saetias* y *zabras* (1).

Tampoco están en lo cierto los autores de la *Historia de la marina real española* afirmando (2) que al sitio de Algeciras en el año de 1342 concurrieron algunas carabelas en las flotas que los moros aproximaron á España, conduciendo cada una hasta cincuenta caballos. Precisamente trata la Crónica de don Alfonso *el oncenno* las ocurrencias marítimas de aquel reinado con una detencion que no deja lugar á interpretaciones. En el año de 1325 derrota el almirante Alfonso Jufre, llevando *seis galeas, ocho naves y seis leños*, á la flota morisca compuesta de *veintidos galeas*. En 1339 tras otras batallas contra moros y portugueses, recibe heroica muerte este almirante afrontando con *treinta y tres galeas* y algunas naves el choque de la armada mahometana que *traia sesenta galeas é otros navios de guisa que podian ser más de doscientas cincuenta velas*. En 1339 juntó el rey Albohacen á sus flotas las de los reyes de Granada, Túnez y Bugía reuniendo «*galeas é otros navios muchos de los que facen los moros, que dicen caravos et barcas grandes et gran caravana de navios pequeños, et en la mar non avia ninguna cosa que lo contrallase.*» Por fin, puesto sitio á Algeciras por don Alfonso «*y la flota del rey estando guardando la mar (en el año 1342 que dicen los citados autores) avia y cincuenta galeas de ginoveses et de castellanos, et diez galeas de Aragon, et cuarenta naves de Castiella et estas eran de guerra sin las otras naves et vaxeles que traian las viandas, et zabras, et leños que andaban en la guarda.*» No obstante lo cual Aly, hijo del rey Albohacen consiguió atravesar el Estrecho con una flota en que «*avia sesenta galeas, et muchos caravos, que traia cada uno cincuenta y sesenta caballos* (3).»

La semejanza de la voz fué probablemente motivo para que los referidos escritores confundieran con la carabela el cábaro, que es embarcacion que usaban y siguen hoy usando los moros ribereños del Mediterráneo.

Pero Lopez de Ayala nos dejó posteriormente cumplida reseña de los aprestos y de la campaña naval de don Pedro de Castilla contra su homónimo de Aragon, siendo el primer rey castellano que se embarcó y mandó en persona armada, de *cuarenta y una galeras, ochenta naos, tres galeotas y cuatro leños*. Era tal su aficion á las cosas de mar, dice la Crónica, que muchas veces iba á presenciar la maniobra de los bajeles y la pesquería de los atunes, probando esta misma inclinacion las alhajas que mandó hacer en Sevilla, entre ellas *una galera de plata y una nao de oro con piedras y aljójar* (4).

En los reinados siguientes, en que no faltaron hechos de mar, como la batalla de la Rochela, no mencionan tampoco los cronistas, incluso el especial de D. Pedro Niño, á los buques que habian de servir á Colon. Un códice francés que narra la conquista de las Canarias por Juan de Bethencourt, y que ha sido reproducido por Charton (5) dice que el aventurero hizo el viaje desde Sevilla en una galeota y que en la Graciosa halló la nave de España nombrada *Tajamar*.

Desde esta época, entrado el siglo xv, empezaron los castellanos á extender sus expediciones por la costa de África hasta el rio del Oro, que en 1346 habia visitado Jaime Ferrer con el *luxer* que encabeza la letra inicial de esta monografia, y á su ejemplo los portugueses estimulados por el infante D. Enrique, que acogia á todos los hombres hábiles en la náutica y astronomía, especialmente á los italianos cuyas repúblicas eran de las más activas y prácticas en la navegacion.

(1) Copiada á la letra la ley 7, tít. xxiv, Partida 2.^a, dice:

«*Quales deben seer los mayores et los menores navios para guerrear, et como deben seer aparejados.*»

» Navios para andar sobre mar son de muchas guisas: e por ende pusieron á cada uno de aquellos su nombre segunt la faycion en que es fecho; ca á los mayores que van a dos vientos llámanlos carracas, et destos hi ha de dos mastes et de uno; et otros menores que son desta manera et dicenles nombres por que sean conozudos, asi como carracones, et buzos, et taridas, et cocas, et leños, et halocas, et barcas. Mas en España non dicen á otros navies sinon a aquellos que han velas et rimos; ca estos son fechos señaladamente para guerrear con ellos; et por eso les pusieron velas et mastes como a los otros para facer grand viage sobre mar, et rimos, et espadas et timones para ir quando les fallestiese el viento o para salir o entrar en los puertos o en los rencones de la mar, et para alcanzar a los que se les fuyesen et para fuir de los que los segundasen. et por eso es grande el poder destos navios atales porque se ayudan del viento quando lo han, o de los rimos quando les es menester, et muchas vegadas de todo. Et a estos llaman galeas grandes, et otras hay menores a que dicen galeotas, et taridas, et saetias, et zabras, et otros pequeños que son hi que han estas facciones por servicio de los mayores de que se ayudan a las vegadas los que quieren guerrear a furto, porque puedan en ellos ir mas encobiertamente, et moverlos aina de un lugar a otro.»

(2) Tomo I, pág. 99.

(3) *Crónica de don Alfonso el Onceno de este nombre, de los reyes que reinaron en Castilla y en Leon, segunda edicion conforme á un antiguo manuscrito de la Real Biblioteca del Escorial y otro de la Mayansiana é ilustrado con apéndices y varios documentos*, por D. Francisco Cerdá y Rico. En Madrid, por Sancha, 1787.

(4) *Crónica del Rey don Pedro*, cap. III, IV, V, VI, VII y XI.

(5) *Voyageurs anciens et modernes*. París, 1855.

En el año 1444 envió este infante una carabela mandada por Vicente Lago, y en su compañía á Luis de Cadamosto, gentil hombre veneciano, á las islas de Porto-Santo, Madera, Canarias y al rio de Gambia (1), y á este viajero se deben las primeras noticias un tanto circunstanciadas de la embarcacion, como son su porte y velocidad, pues que corrió 600 millas italianas en treinta y seis horas (2).

De la crónica de don Juan II se deduce que por el mismo tiempo habia carabelas en España (3), siendo en lo sucesivo ya muy frecuente la cita del nombre en documentos históricos, como la Provision expedida por los Reyes Católicos en 1478, mandando que el oro y otros rescates adquiridos en la mina y en las costas de Guinea se trajesen á estos reinos: que se hiciesen armamentos marítimos para que los naturales dellos anden y estén pujantes por la mar, los unos para ir á facer dichos rescates, y los otros para los defender y segurar, nombrando ciertas personas que se habian ofrecido á armar veinte carabelas (4).

En otras naciones marítimas hubo de generalizarse la construccion, si es que forma especial tenian las carabelas, ó por lo ménos el nombre: Mr. Jal, prueba que las habia en Flándes y en Nápoles (5); y teníanlas los ingleses (6), los turcos (7), los moros (8), y otros pueblos del Mediterráneo.

III.

Á 30 de Abril de 1492 firmaron los Reyes Católicos, Provision para los alcaldes y regidores de la villa de Palos diciendo: « Bien sabedes como por algunas cosas fechas e cometidas por vosotros en deservicio nuestro, por los de nuestro Consejo fuisteis condenados á que fuédes obligados á Nos servir doce meses con dos carabelas armadas á vuestras propias costas e espensas, cada e cuando, e doquier que por Nos os fuese mandado, so ciertas penas, segund que todo mas largamente en la dicha sentencia que contra vosotros fué dada se contiene: é agora por quanto Nos habemos mandado á Cristóbal Colon que vaya con tres carabelas de armada (9), como nuestro capitán de las dichas tres carabelas, para ciertas partes de la mar oceana, sobre algunas cosas que cumplen á nuestro servicio; e Nos queremos que lleve consigo las dichas dos carabelas, con que así nos habeis de servir; por ende Nos vos mandamos, que del dia que con esta nuestra carta fuédes requeridos fasta diez dias primeros siguientes... tengais aderezadas é puestas á punto las dichas dos carabelas armadas, etc. (10).»

El mismo dia 30 de Abril enviaban los reyes otras Provisiones á los Recabdadores y Almojarifes para que no

(1) Navarrete, *Colec. de Viajes*, tomo I, pág. xxviii.

(2) *Navigazioni di Alvise Da Ca Da Mosto-Ramusio*, tomo I, pág. 97.

«Mi fece armare (il Infante) una caravella nova di portada di circa botte novanta, della quale era padrone un Vicente Dies natural de Lagos... e fornita di tutte le cose necessarie, col nome di Dio, e in buona ventura partimmo dal sopradetto Capo San Vincenzo a di ventidue marzo MCCCCXLV con vento da Greco et Tramontana (NNE.) in poppe drizzando il nostro camino verso l'isola di Madera, andando alla quarta di Garbin verso Ponente (SO. $\frac{1}{4}$ O.) a via dritta. Alli venticinque del detto mese giungemmo all'isola di Porto Santo circa mezzo giorno, che e lontana da detto capo San Vincenzo miglia DC circa.»

Más adelante dice:

«Essendo le Caravelle di Portogallo i migliori navilij che vadino sopra il mare di vele...»

(3) *Crónica de don Juan el II*, año 34, cap. CCXLIX. «Muchos se metian en naos y carabelas y los que no tenían en qué pensaban en ser todos perdidos.»

(4) Navarrete, *Colec. de Viajes*, tomo I, pág. xxxix.

(5) *Archéologie navale*, tomo II. «Phelippe, par la grâce de Dieu, duc de Bourgogne.—Notre amé Jean le Tourneur nous a exposé que de notre commandement a lui fait verbalement, il a été procédé aux ouvrages de la grant nave, caruelles et autres vaisseaux que nous avons fait faire au pays de Brabant, lesquels nous faismes commencer dès le mois de février l'an mil quatre cents trente huit, et furent parfaiz et menés au port de notre ville de Lescluse, duquel port notre dite grant nave parti le viij jour de may l'an mil quatre cents quarante et un...»

André de la Vigne, que publicó en 1495 el viaje de Carlos VIII á Nápoles, dice en su *Vergier d'honneur*:

«Accoutrez tous vos carvelles hautaines.»

(6) *Servicios de los capitanes Nodales*. Madrid, 1621, fól. 3 vto. «Hallando en el cabo de Finisterre una nave grande y una carauela de ingleses, peleó con ellos.»

(7) *Ibid.* «Se descubrió una carauela de turcos.»

(8) *Relacion de los pilotos que fueron á la Maamora del estado en que hallaron la barra*, etc. Navarrete, *Colec. diplomát.* «Y reconocimos assi mismo tres carabelas, y dos barcos de mastileo, la mayor dellas de cinquenta toneladas, y las dos de a treynta toneladas cada vna.»

(9) *Las carabelas de guerra pertenecientes al Estado se llamaban carabelas de armada*. Sarmiento, 1580.

(10) Navarrete, *Colec. de Viajes*, tomo II, pág. 11.

llevaran derechos de las cosas que se sacasen de Sevilla. « Por cuanto Nos habemos mandado á Cristóbal Colon que con ciertas fustas de armada vaya a ciertas partes de las mares oceanas sobre cosas complideras á nuestro servicio... (1)» Y en 15 de Mayo repetian órden al Almirante mayor de la mar para que Colon pudiera llevar provisiones, pertrechos, jarcias, etc., sin pagar derecho alguno, por cuanto lo enviaban á las partes del mar Océano con ciertas fustas de armada (2).

En las instrucciones de los reyes al almirante Colon se recomienda que busque las mejores carabelas que hallare en el Andalucía y que toda la gente que fuere en los navios sea conocida y fiable (3).

Emprendido el viaje, asienta Colon en su Diario «que vino á la villa de Palos adonde armó tres navios muy aptos para semejante fecho (4);» va refiriendo los acaecimientos de la navegacion, siendo muy frecuentes los pasajes en que habiendo de nombrar los buques, llama *nao* á la suya y carabelas á las otras dos. « Mandé aderezar el batel de la *nao* y las barcas de las carabelas,» dice (5): del mismo modo que Las Casas que, perdida la capitana, escribe que «el almirante fué á la carabela para poner en cobro la gente de la *nao* (6).» La propia distincion hace el almirante en la relacion del tercer viaje en que «partió con una *nao* y dos carabelas enviando los otros navios camino derecho (7),» pero es aún más señalada la falta de fijeza en la nomenclatura en las relaciones del cuarto y último viaje: en la de «la gente e navios que llevó á descubrir el almirante,» se mencionan carabela Capitana, carabela Santiago, navío Gallego y navío Vizcaino, expresando al final lo que ganaba la carabela Vizcaina (8); Colon en Carta á los Reyes, designa con la voz genérica *navios* (9) á los cuatro, mientras Diego Mendez los nombra *naos* (10).

Fuera prolijo citar los documentos referentes á viajes de sucesivos descubridores, que léjos de ofrecer mejor luz, acrecientan la confusion de nombres. La coleccion aludida de viajes de D. Martin Fernandez de Navarrete abunda en Asientos, Capitulaciones, Solicitudes y Licencias para descubrir los Bastidas, Pinzones, Hojeda, Guerra, Solis, Lepe, Agramonte, etc., estipulando hacerlo ora con *navios*, ora con *naos* ó *carabelas*, ya especificando la capacidad de cada uno, ya dejando al armador en libertad de disponerlos del grandor que le parezca.

En la desdichada expedicion de Loaysa (1525), se distinguen de las *naos*, que medían 300 á 130 toneles de capacidad, dos *carabelas* de á 80 toneles y un *patage* ó *galeon* de 50, por lo que ocurre la presuncion de que pudieran ser las dimensiones de los buques ó su tonelaje, base para fijar la denominacion, más se desvanece prontamente esta idea observando que todos los buques de la armada de Magallanes (1519) se nombran *naos*, inclusa la *Victoria*, de 85 toneles y 31 hombres de equipaje, que habia de inmortalizar el nombre de Sebastian del Cano, y que nunca se ha designado de otra suerte: que *nao* se llama expresamente á la de Cristóbal Guerra, de 50 toneles y 33 hombres de tripulacion (11), á la vez que se califican de *carabelas* buques de capacidad discrecional (12).

No ménos fuerza manda la observacion de que, poblada la costa americana del Pacífico, impulsada en ella la construccion naval y organizadas flotas y armadas, ya para extender la conquista en el Continente, bien para nuevas descubiertas que emprendieron Sarmiento, Mendaña y otros, bien para rechazar la invasion de los corsarios ingleses, dispusiéronse *naos*, *galeones*, *galeazas*, *galeoncetes*, *galizabras*, *urcas*, *pataches*, *fragatas* y *bergantines*, sin que los historiadores hablen de carabelas, salvo cuando se refieren al Atlántico (13).

(1) Navarrete, *Colec. de Viajes*, tomo II, pág. 16.

(2) *Ibid.*, tomo II, pág. 18.

(3) *Ibid.*, tomo II, pág. 66.

(4) *Ibid.*, tomo I, pág. 2.

(5) *Ibid.*, tomo I, pág. 24.

(6) *Ibid.*, tomo I, pág. 112.

(7) *Ibid.*, tomo I, pág. 244.

(8) *Ibid.*, tomo I, pág. 289.

(9) *Ibid.*, tomo I, pág. 296.

(10) *Ibid.*, tomo I, pág. 314.

(11) *Ibid.*, tomo III, pág. 101.

(12) *Ibid.*, tomo II, pág. 159 y 177.

«Lo que se asentó por mandado del Rey e de la Reina nuestros Señores, con Juanoto Berardi Florentin, cerca del flete de los navios que Sus Altezas han de enviar á las Indias, fasta número de doce navios de porte de novecientas toneladas, los cuales el dicho Juanoto toma á su cargo para los dar al término é precios é segun é en la manera que de yuso será contenido é declarado en esta guisa.»

«Recibimos una letra de Juanoto Berardi por la cual nos face saber que tiene prestas las cuatro carabelas para las Indias... e asi mismo dice que tiene belas e son tales e con los aparejos que las suelen dar las otras personas que acostumbra fletarse para las Indias, vos mandaredes satisfacer, etc.»

(13) Ovalle, *Hist. de Chile*, pág. 346. «Llegaron Juan de Acosta y Lope Coutiño con dos carabelas que habian salido de Lisboa.»

Por el contrario, las construcciones que en el Pacífico se llamaban *naos*, *navíos*, *bergantines*, solían ser calificadas de *carabelas* cuando se citaban en España ó en el Maluco; ejemplo las que se hicieron por orden de Hernán Cortés y con Saavedra fueron en busca de los dispersos de la armada de Loaysa. «He visto por vuestras cartas, escribía el emperador en cédula á H. Cortés, haceis memorias de las *cuatro carabelas* ó *bergantines* que teniades hechos y echados al agua en la costa del mar del Sur.» Alvaro de Saavedra apellidó siempre navíos á estos buques de su mando en el diario de navegacion, como se hacia en las instrucciones y cartas que habia recibido al partir para los mares de la India, llegado á los cuales no sólo los españoles, mas tambien los portugueses, los tuvieron por carabelas (1).

Y no ménos que los embrollados documentos de las colecciones diplomáticas confunde el raciocinio la ausencia absoluta del nombre *carabela* en otros en que se busca inútilmente. Dicho queda que las crónicas de Castilla sólo despues del siglo xv la mencionan incidentalmente; pues bien, los privilegios concedidos por los reyes á las villas de la costa de Cantabria y de Galicia, reconociendo los servicios prestados á la corona en las empresas marítimas desde la conquista de Sevilla, tratando de la pesca de la ballena ó de Terranova, y expresando el número y clase de embarcaciones con que concurren (2), jamás hablan de carabelas. Los cronistas de Aragon no la intercalan tampoco entre las galeas, xelandrias, cocas, leños, naves, táridas, burcias, zabras, caudales, fustas, galeazas, trabuzes, corsas, barcas, uxeres, tafureyas, balenieres, pánfiles, bergantines y laúdes (3).

Unidas ambas coronas, los Reales despachos, Provisiones, Cartas-patentes y Albalaes del siglo xv no más la mencionan, siendo notables entre todos ellos los títulos de Almirante que especifican las atribuciones y jurisdiccion inherente á tan elevada dignidad, y nombran *naos*, *galeas*, *galeotas*, *leños*, *fustas*, *barcas*, *ballineros*, *carracas*, *cocas*, *zabras*, *charruas*, *pinazas*, *gabarras*, como buques que habian de estar á sus órdenes (4). Las ordenanzas para la casa de Contratacion de Indias usan en todas ocasiones la voz genérica entónces *navio*, prescribiendo las condiciones de los que iban á la Española y nuevo Continente, y es muy significativo que en los Reales títulos de capitanes expedidos á los que habian de mandar los buques de ambas expediciones de Magallanes y Loaysa, se nombren ordenadamente primera, segunda, tercera *nao* las de una y otra, empezando por las de mayor capacidad (5).

Los poetas de los siglos xv y xvi frecuentemente inspirados en la belleza y valentía de la galera española triunfante en Lepanto ó en la significacion del galeon portador de la plata, no recuerdan á la carabela, origen de las riquezas que deslumbran su númen, haciéndose cómplice del olvido el mismo Ercilla, soldado en Chile, descubridor en el Estrecho de Magallanes, vate inspirado que canta la victoria de las Terceras diciendo:

«Doce millas una de otra
se descubren dos armadas
de *naves* y *galeones*,
bajeles de muchas almas,
la una del gran Felipe,
otra de la inquieta Francia,
en número desiguales
pero de igual esperanza:
sesenta son las francesas,
veinticinco las de España (6).»

(1) Navarrete, *Colec. de Viajes*, tomo v, pág. 349. «A caravela que nos veio da Nova Hespanha, foi despachada brevemente, e tornada mandar pe lo mesmo caminho.» (*Carta de Pedro de Montemayor escrita desde Cochín al Rey de Portugal.*)

(2) El P. Henao, *Averiguaciones de las antigüedades de Cantabria*, tomo II, cap. xx, núm. 7, inserta un privilegio del rey Felipe IV á la villa de Castroudiales, dado á 12 de Junio de 1641, que recopila todos los anteriores condensando la historia de los servicios navales de dicha villa desde el cerco de Jerez en tiempo de don Sancho IV y especificando los buques y gente con que acudieron á las diversas campañas de mar hasta el año de 1640, nombra naves y otros navíos, galeras, galeones, pataches, pinazas y barcas.

(3) Ni las cita Capmany en sus *Memorias hist. sobre la mar., comercio y artes de la ciudad de Barcelona*, Madrid, 1799, ni el autor de una *Monografía del puerto de Barcelona* publicada en *La Ilustracion Española y Americana*, Junio de 1874, en que se relacionan todas las expediciones salidas de este puerto, con el número y clase de buques de cada una.

(4) En la *Colec. diplomát.* de Navarrete hay varios títulos de esta clase.

(5) Navarrete, *Colec. de Viajes*, tomos IV y V.

(6) Romance al combate naval de las Terceras ganado por el marqués de Santa Cruz.

El investigador se encuentra sorprendido no hallando tampoco la carabela entre los dibujos del marqués de la Victoria. Sabido es que este ilustre marino nos legó inestimable monumento trazando con primoroso pincel *la configuración ó anatomía* de la arquitectura naval (1). Por algo dejó de pintarse la carabela en la curiosísima colección descriptiva de las naves antiguas, con distinción de las que usaron los españoles hasta el año de 1600, así en Europa como en las costas de América, y después los navíos y fragatas de la armada con que el eximio autor derrotó á los ingleses sobre el cabo Sicie.

En la composición de las armadas que figuraron por los mares de Europa los mismos siglos xv y xvi por rareza se ve la carabela; ni en Lepanto, ni en Túnez, ni en las Terceras, ni en la Invencible hubo tales buques, y cuenta que se sabe al pormenor los que aprontaron las Castillas, Andalucía, Vizcaya, Guipúzcoa, Portugal é Italia, su artillería, soldados y marineros. No por esto dejarían de emplearse para determinadas comisiones, como puede deducirse de la «*Relacion del costo que tuvo la armada que se aprestó por mandado de los Reyes Católicos en la villa de Bermeo (1493), compuesta de una carraca de porte de mil doscientos cincuenta toneles, cuatro naos de ciento cincuenta á cuatrocientos cincuenta toneles y una carabela, de que fué general Iñigo de Artieta (2).*» Esta armada se envió á la costa de Granada para trasportar á África á Muley Boabdil, último rey y á otros moros que le acompañaban, pero el primitivo objeto de su armamento fué para las Indias, y así se tomó juramento y pleito homenaje al general Iñigo de Artieta y capitanes de las naos. Artieta añadió á éstas una carabela explicando el Dr. Villalon las razones en esta forma:

«Débese dar á Iñigo de Artieta por estos seis meses alguna cosa de su ayuda de costa por una carabela que lleva demasiada, que nosotros le dimos veinte mil maravedís, e fácese muy poco; e así es la verdad que es muy poco para todo, como quiera que él no puede pasar sin llevar la dicha carabela, *porque es como corredor para descubrir tierra, y aun para robar si fuere menester.*»

Basta esta frase perfectamente armónica con la de la ley 7, título xxiv, Partida 2.^a copiada anteriormente, cuando describe los navíos pequeños *de que se ayudan los que quieren guerrear á furto, et moverlos aina de un lugar á otro*, para formar juicio de la carabela, buque ligero, y de descubierta, precursor en tales servicios de la fragata, por ende lo dió el Emperador por blason á los descendientes de los Pinzones (3).

(1) *Diccionario demostrativo con la configuración ó anatomía de toda la arquitectura moderna. Lo dedica al Rey Nuestro Señor Don Carlos III el Grande monarca de las Españas y de las Indias el marqués de la Victoria, capitán general de la real armada. Se principió esta obra en Cádiz en el año de 1719, y se ha puesto en el estado en que se ve en el año de 1756.* MS. autógrafo con grandes láminas lavadas que se conserva en el Museo naval.

(2) Navarrete, *Colec. de Viajes*, tomo II, pág. 81.

(3) La Real provision inserta en la *Coleccion* de Navarrete, tomo III, pág. 81, dice así:

«Don Carlos por la gracia de Dios &. Por cuanto por parte de vos Juan Rodriguez Mafrá, nuestro piloto, e Ginés Murio, nuestro capellan, e Diego Martin Pinzon, e Alvaro Alfonso Nortes, e Juan Pinzon e Alonso Gonzalez, vecinos y naturales de la villa de Palos, nos fué fecha relacion que Martin Alonso Pinzon e Vicente Yañez Pinzon e Andrés Gonzalez Pinzon e Diego de Lepe e Miguel Alonso, capitanes, vuestros abuelos e padres y tios y hermanos, en cierto viaje, jornada y armada que los Reyes Católicos de gloriosa memoria, nuestros abuelos, que hayan santa gloria, mandaron enviar á cierto descubrimiento de que diz que fué por capitán general el almirante Don Cristobal Colon en descubrimiento de la isla Española y en otras islas, y después en otro cierto descubrimiento que fué á la costa de las Perlas en cierto asiento, que con ellos y algunos de vosotros fué tasado por el muy Reverendo en Christo Padre D. Juan Rodriguez de Fonseca, arzobispo de Rosano, obispo de Burgos, del nuestro Consejo, por mandado de los dichos Católicos Reyes, en que se ofrecieron de armar tres navíos á su costa para ir á cierto descubrimiento á la tierra firme, e para los armar vendieron e despendieron sus haciendas, con las cuales diz que descubrieron seiscientas leguas de tierra firme, e hallaron el gran río y el Brasil, y rescataron con ciertos indios de la dicha tierra firme oro y perlas, y somos ciertos y certificados que en todas estas conquistas fallecieron y fueron muertos en nuestro servicio los dichos tres capitanes de vuestro linage y otros muchos parientes, algunos de ellos de flecha con yerba que los indios caribes de la dicha tierra les tiraban, e otros en seguimiento de los dichos viages; demas desto sirvieron otras veces y ayudaron á ponerlo todo debajo del yugo y dominio de nuestra corona Real, poniendo como pusieron y pusisteis muchas veces vuestras personas á todo riesgo y peligro, en lo que Nos y nuestra Corona Real recibió servicio; por ende Nos, acatando los dichos servicios, e porque de los dichos vuestros parientes y de vosotros haya perpetua memoria, y vosotros y vuestros descendientes y suyos seais mas honrados; por la presente vos hacemos merced, y queremos que podais tener y traer por vuestras armas conocidas tres carabelas *al natural en la mar*, e de cada una de ellas salga una mano mostrando la primera tierra que así hallaron e descubrieron en un escudo atal como este (*aquí estaba el dibujo del escudo*) e por orla del dicho escudo podais traer y traigais unas áncoras y unos corazones, las cuales dichas armas vos damos por vuestras armas conocidas e señaladas; e queremos y es nuestra merced y voluntad por vosotros y vuestros hijos y descendientes, y de los dichos capitanes, vuestros parientes que así se hallaron en el dicho descubrimiento e sus hijos y descendientes, las hayais y tengais por vuestras armas conocidas, y como tales las podais y puedan traer en vuestros reposteros y casas en los de cada uno de los dichos vuestros hijos y descendientes y de los dichos vuestros parientes en el tercero grado, quisiéredes y por bien tuviéredes, e por esta nuestra carta e por su traslado, signado de escribano público, mandamos á los Ilusmos. Infantes, duques, marqueses, &, &, &. Dada en Barcelona en veinte y tres dias del mes de Setiembre año del nacimiento de N. Salvador J. C. de mil quinientos diez y nueve años.—Yo EL REY.—Yo Francisco de los Cobos, Secretario de sus Cesáreas Católicas Magestades, la fice escribir por su mandado.

IV.

Pero antes de formular este juicio será bueno procurar fundamentos en el de escritores acreditados de formal criterio, empezando por sus definiciones.

Nuestro Diccionario de autoridades dice que la «carabela es una embarcacion de una cubierta, larga y angosta y con un espolon á la proa: tiene tres mástiles casi iguales, con tres vergas muy largas y en cada una se pone una vela latina. Es embarcacion de carga muy ligera y peligrosa si no se sabe manejar con destreza y prontitud al cambiar las velas, porque si no van uniformes se vuelcan fácilmente.»

El Diccionario castellano de Terreros (Madrid, 1786). «Embarcacion redonda en forma de galera, con la popa cuadrada y fácil para el manejo.

El Diccionario marítimo de los señores Lorenzo, Murga y Ferreiro (Madrid, 1864), lo mismo que la edicion de 1831. «Embarcacion larga y angosta con una sola cubierta, espolon á proa, popa llana, tres mástiles sin cofas y una vela latina en cada uno.—Especie de barca pescadora de Normandía.—Nombre con que los marroquíes, argelinos y tunecinos designaban las fragatas.—Nombre que daban los berberiscos al navío de guerra turco muy alteroso y mal construido.»

El *Vocabolario de Marina*, Milano, 1813. «Il nome de caravella é noto nel mediterraneo per indicare le maggiori navi da guerra turche, le quali sono per lo piú molto male costruite, e molto gallute, o alte di castelli: si insegna chiamarsi caravella in Portogallo un piccolo bastimento da 120 á 140 tonnellate; e tali probabilmente dovevano essere le caravelle di Colombo.

Mr. Jal (*Glossaire nautique*) se muestra sorprendido de que en una obra técnica redactada por oficiales instruidos como lo es el Diccionario marítimo español (edicion de 1831 dirigida por Navarrete), se diga que la carabela tenia tres palos, «cuando para todos los que han leído el Diario del primer viaje de Colon es notorio que la caravela tenia cuatro palos verticales y bauprés.» En apoyo de su opinion copia definiciones que no holgarán en este sitio para comparacion con las anteriores, y son:

Bartol. Crescencio (*Nautica mediterranea*, Roma, 1607). «Carauelle d'Armata, certa sorte de Vascelli, que usanno î Ré de Portogallo per mandar ad aspettar la flotta dell'India, et con quelli sicurlala da gli insulti de'corsari. Hanno queste carauelle, o picciole navette (chiamano i Greci d'hoggi alla nave caravi) quattro alberi, oltre la zevadera, et nel primo di proda portano la vela quadra con il suo trinquetto di Gabbia, mà nè gli altri tre, tre vele latine, con lequali caminano contra i venti, como fanno le tartane francese in questo mare, et sono si suelle et leggiere à voltare che pare che habbiano i remi.»

El P. Fournier (*Hydrographie*, 1643). «Vaisseau rond, de mediocre calibre, du port de six á sept vingts (120 á 140 toneladas) qui ont quatre masts et quatre voiles latines ou d'artimon, autrement d'oreilles de lièvre.»

Osorio, escritor portugués (*De rebus Emmanuelis*, 1571). «Navem in portu mozambiquensi ædificaret, ex his quas Portugalenses carauellas apellant ad quam efficiendam fuerat e Lusitania in ea classe materia comportata. Quarum forma hæc est: Carchesiis carent; antennas non habent transversas ad pares angulos (es decir, vergas en cruz).»

Fijo en su idea, no admite Mr. Jal las dos últimas definiciones que supone erróneas porque sus autores, ambos religiosos, aunque concienzudos historiadores debian entender más de letras que de mar. Aférrase á la autoridad de Crescencio seguida igualmente por Pantero-Pantera y confirmada en dibujos del piloto J. Devaulx (1583) y de los hermanos Nodales (1621), y rechazando variantes de sus compatriotas Cleirac (1639), Rubin (1702), Sauvaje (*Mémoires de Commynes*), y de los italianos Debry é Bossi, concluye que la carabela, principalmente la carabela de Colon, era buque pequeño, más fino que las otras naves de su tiempo, rápido, de movimientos fáciles, propio para expediciones y reconocimientos; tenia popa cuadrada, dos castillos en las extremidades, borda alta, bauprés y cuatro palos verticales, el de proa, con vela redonda y gavia y los otros tres con velas latinas.

Con permiso del Sr. Jal, habiendo leído con detencion los Diarios del almirante, no halló en él confirmadas sus

presunciones. La carabela que describe ha existido ciertamente: es la misma que pintan los arrojados navegantes gallegos en la «*Relacion del viaje que por órden de S. M. y acuerdo del Real Consejo de Indias hicieron los capitanes Bartolomé García de Nodal y Gonzalo de Nodal hermanos, naturales de Pontevedra al descubrimiento del Estrecho nuevo de San Vicente y reconocimiento del de Magallanes*. Madrid, 1621.»

Bartolomé fué comisionado á Lisboa para construir dos carabelas de á 80 toneladas é hizo la fábrica á su modo, resultando navíos tan apropósito como convino que no aguardaban el uno al otro y eran tan parejos que volaban á la vela. Armáronse con cuatro piezas de artillería de á 10 y 12 quintales y cuatro pedreros; llevaban 40 hombres de tripulacion, bastante mantenimiento para diez meses, y segun el grabado de la portada, la *Ntra. Sra. de Atocha* y *Ntra. Sra. del Buen Suceso* (que así se llamaban), tenían cuatro palos verticales y bauprés; el de proa con trinquete y velacho y los otros tres con sendas latinas, siendo de observar que en una de las carabelas disminuía la longitud de los palos de proa á popa, mientras en la otra era el mayor el segundo empezando por la proa. «Aunque los navíos eran los mejores del mundo (dice la relacion, fol. 5), tenían las cubiertas muy bajas, y con venir con buenos tiempos con cualquiera balance entraba la mar en las cubiertas con tanta facilidad que los marineros venian muy desacomodados, no teniendo arca ni ropa que no viniera mojada.» Por esto en Rio-Janeiro, ántes de proseguir para el Cabo de Hornos corrieron las puentes, haciendo una segunda cubierta que unia las de popa y proa (fol. 11).

No admiten duda estas explicaciones, más adviértase que se trata de carabelas del segundo tercio del siglo xvii, y que en el trascurso de dos siglos debieron introducirse en la arquitectura naval modificaciones radicales en la forma de los vasos como en los aparejos. ¿No dicen tantas, tan variadas y con frecuencia contradictorias definiciones de escritores serios, que hablan de cosas distintas? Si se tratara de definir la fragata sin atencion á épocas, sucedería lo propio: en el siglo xvii era un pequeño buque auxiliado en sus movimientos con remos; en el siguiente era el descubridor de las escuadras, habiéndose desarrollado arboladura y velámen, habiéndose afinado las líneas y la astilla muerta, modificándose en consecuencia las propiedades marineras al punto de sustituir con ventaja á la carabela, al jabeque, al chambequin, sus predecesores. Sin salir del siglo presente, los progresos de la artillería primero, la aplicacion del vapor despues, el propulsor helicoidal más adelante, y la invencion de las corazas á lo último, han dado ocasion al ingeniero naval para ejecutar otros tantos tipos de fragatas tan distintos y desemejantes en figura, en capacidad y en aparejo, como lo son la oruga, la crisálida y la mariposa.

Análoga variacion sucesiva debió ocurrir en la carabela, solicitada por las necesidades é influencias del descubrimiento del nuevo Continente, por el afan constante de explotar las islas de la especiería, y por los desastres repetidos que el envío de buques de malas condiciones á los mares australes motivaba, aleccionando á los constructores. Suponer por tanto que las carabelas de los Nodales en 1618 fueran idénticas á las de Colon en 1492, paréceme inadmisibile en el criterio de un marino.

Hay, aparte de estas lógicas reflexiones, datos seguros para asegurar lo contrario segun demostraré, guardando el sentimiento de contradecir la respetable autoridad de Mr. Jal.

V.

En la catedral de Sevilla, ocupando el centro del crucero del trascoro, se conserva una lápida sepulcral que cubre los restos mortales de Hernando Colon, hijo, compañero é historiador del inmortal almirante. Dícese que tuvo empeño en unir su memoria con la del descubrimiento del nuevo mundo, y que anticipadamente escribió su epitafio, ó una parte de él; como quiera, la lápida dice así:

AQVI YACE EL M. MAGNIFICO S. D. HERNANDO
 COLON, EL QVAL APLICO Y GASTO TODA SV VIDA
 Y HACIENDA EN AVMENTO DE LAS LETRAS, Y
 JVNTAR, Y PERPETVAR EN ESTA CIVDAD TODOS SVS
 LIBROS DE TODAS LAS CIENCIAS, QVE EN SV TIEMPO

HAYO Y EN REDVCIRLO A CVATRO LIBROS. FALLECIO
 EN ESTA CIVDAD A 12 DE JVLIO DE 1493 DE EDAD DE
 50 AÑOS 9 MESES Y 14 DIAS. FVE HIJO DEL VALEROSO,
 Y MEMORABLE S. D. CRISTL. COLON, PRIMERO ALMI.^{TE}
 QVE DESCVBRIÓ LAS INDIAS, Y NVEVO MVNDO
 EN VIDA DE LOS CATS. R. D. FERNANDO Y D. ISABEL DE
 GLORIOSA MEMORIA, A 11 DE OCT. DE. 1492. CON TRES
 GALERAS Y 90 PERSONAS, Y PARTIO DEL PVERTO
 DE PALOS A DESCUBRIRLAS, A 3 DE AGOSTO ANTES
 Y BOLVIO A CASTILLA CON VICTORIA A 7 DE MAIO,
 DEL AÑO SIGVIENTE, Y TORNO DESPVES OTRAS DOS
 VECES A POBLAR LO QVE DESCVBRIÓ. FALLECIO EN
 VALLADOLID A 20 DE AGOSTO DE 1506 AÑOS.
 ROGAD Á DIOS POR ELLOS.

ASPICE QVID PRODEST TOTVM SVDASSEPER ORBEM
 ATQVE ORBEM PATRIS TER PERAGRASSE NOVVM.
 QUID PLACIDIBOË TISRIPAM FINXISSE DECORAM
 DIVITIAS GENIVM POSTHABVISSEMEVM
 VT TIVI CASTALLIRESEBAREM NVMIRITA PONTIS.
 OFFERRVNQVE SIMVLQVAS THOLOMEVS OPES
 SITENVISALTEM TRANSCVRRENSMVRMVRESAXVM
 NEC PATRIS SALVE, NEC MIHIDICIS AVE. (1)

Además del escudo de armas de Colon se esculpieron en la lápida dos buques, que así pueden ser *galeras* como la inscripción reza, *galeazas* ó lo que con buena voluntad se quiera. El lapidario sevillano no estaba á la altura de los orfebres que esmaltaron en la llave de plata donada á Alfonso X, la nao y la galera (2), ni de los que otra galera y otra nao de metales preciosos fabricaron para el rey don Pedro, bien que las letras á que don Hernando Colon dedicó la vida no salen mejor libradas por el autor del epitafio ignorante del número de viajes que hizo Colon, de las fechas de su llegada y aún de la que pasó de este mundo. Si andando los siglos diera el hallazgo de esta lápida motivo á eruditas disertaciones acerca de las *carabelas*, como de las naves de egipcios y babilonios se hacen por los geroglíficos de los monumentos desenterrados, no saldria bien parada tampoco la verdad.

Esta experiencia que arguye la cautela con que debe procederse en investigaciones arqueológicas, comprueba, en punto á bajeles, la mayor precaucion que es necesaria para admitir como tales los que no hayan sido trazados por mano perita, y por ello en la presente monografía no se admiten las representaciones gráficas de procedencia dudosa.

Felizmente no faltan pinturas de los capitanes y pilotos coetáneos de Colon y de otros descubridores españoles: la costumbre de adornar las cartas de marear de aquellos tiempos con vistas de ciudades, fortalezas, buques y banderas primorosamente iluminados, viene en mi auxilio y ofrece vasto arsenal de noticias tan exactas, que no se alcanza cómo no acudieron á ellas los que ántes han escrito de la carabela. De la carta catalana de 1375 está calcado el luxer de Jaime Ferrer para la letra inicial, como tipo de embarcacion del siglo XIV, conservado fielmente en las actuales barcas del Bou, aunque alguna distancia hay de estos dias á los de la inscripción de la carta *Partich luxer dū jac ferer per anar abriu de lor al jorn de sen lorens quj es ja x de agost j fo en lāy ojcccxlvj*, sin que esto contradiga lo dicho acerca de alteracion de la carabela.

Empiezo por el exámen de unos dibujos que se han atribuido al mismo Colon, porque acompañan, grabados en madera, al texto de la carta que dirigió al Sr. Rafael Sanchez, y que traducida al latin por Leandro Cosco, se estampó en Roma el mismo año de 1493, en que fué escrita, por el impresor *Eucharius Argenteus*, siendo el primer

(1) *El Averiguador*, revista curiosa que se publicaba en 1871 y 72 y de la que copió el epitafio, examina las inexactitudes históricas que contiene, en el tomo I, págs. 67 y 279.

(2) Véase *Llaves de ciudades y fortalezas*, curiosa monografía del Sr. D. J. Amador de los Ríos.

documento que esparció en Europa la noticia del descubrimiento de las Antillas. Reproducida por el caballero Bossi en su *Vita di Cristoforo Colombo*, y por nuestro Navarrete en el tomo I de la *Colecc. de Viajes*, uno y otro dan interesantes noticias de la impresion, ejemplares que existen y particularidades de otras ediciones posteriores, y el primero copia exactamente las láminas, que son cuatro, además del escudo de armas de España de la portada.

Para fundar la creencia de ser de mano de Colon los dibujos, nota el Sr. Bossi la exacta posicion relativa de las islas que representa una de las láminas, y que nadie podia conocer por entónces, lo mismo que las obras de construccion de la Isabela que en otra lámina se graban; mas pudo muy bien no ser Colon, sino cualquiera de los pilotos ó compañeros de navegacion el dibujante, auxiliando esta conjetura el hallazgo de un precioso documento en el archivo de la municipalidad de Génova con una composicion que á todas luces es obra del gran almirante, si ya no lo dijera la explicacion autógrafa y la conocida signatura S. S. A. S. X. M. Y. XPOFERENS (1).

El tantas veces citado Mr. Jal, fué el afortunado descubridor de esta preciosidad cuando reunia los materiales para su obra de *Arqueología naval*, al hojear un códice español con miniaturas y arabescos que perteneció á Colon. Publicó las circunstancias del encuentro en la *France maritime*, tomo II, pág. 263, año 1837, con *fac-simile* del dibujo que probablemente fué remitido á Génova por el autor con la esperanza de que su patria lo hiciera trasladar al lienzo ó á un fresco de los muros del palacio ducal.

«Nadie sabia, dice Mr. Jal, que el *capitan general del mar* dibujaba, y dibujaba bien, poseyendo lo que los artistas llaman *chic...* (2). Lo que el gran hombre quiso consagrar en este papel fué *su gloria*: un dia, satisfecho de sí mismo, trazó su triunfo con la misma pluma con que en el pié de una carta á Nicolo acababa de escribir los títulos con que le honraban los reyes Fernando é Isabel; vanidad disculpable en el valeroso marino que habia dotado á España con un mundo; placer inocente que apenas compensaria tantos sufrimientos, tantas humillaciones, tantas injusticias!

»El dibujo de Colon está encerrado en un rectángulo de 10 pulgadas de longitud por 8 de latitud. En medio de la composicion está el héroe sentado en un carro, cuyas ruedas de paletas hieren las aguas del mar poblado de mónstruos que representan sin duda la Envidia y la Ignorancia medio ocultos, *monstri superati*, como dice la anotacion. Al lado de Colon la Providencia; ante el carro, impulsándolo, la Constancia y la Tolerancia; por detrás lo empuja la Religion cristiana, flotando en el aire la Victoria, la Esperanza y la Fama. Al lado de cada figura escribe su nombre y carga el márgen del cuadro de indicaciones, como si temiera que el pintor no habia de traducir fielmente su pensamiento (3).»

Volviendo á los grabados de Roma, no hay en su dibujo la seguridad ni la ligereza de las líneas del esbozo de Colon; nada que indique ser trazadas por la misma mano. Debió hacer estas figuras, de su orden, alguno de sus pilotos, pues se echa de ver la inteligencia náutica de la representacion de las naves, que por más señas son distintas y comprenden una galera costeano la *ínsula hispana*.

Las dos que copia la lámina adjunta con los números 1 y 2 parecen ser la *nao* de Colon y una de las carabelas:

(1) S.—*Suplex*

S. A. S.—*Servus altissimi salvatoris*

X. M. Y.—*Cristi, Marii, Josephus*

XPOFERENS.—*Christophoro*

(2) El cura de los Palacios dice que Colon fué mercader de libros de estampa, cap. CXVIII, y es sabido por todos que hacia cartas de marear, con cuyo comercio se mantuvo muchos años.

(3) Las explicaciones que ilustran el esbozo de Colon son en primer lugar los nombres de los personajes: *Colon, Tolerancia, Constancia, Religion cristiana, Providencia, Victoria, Esperanza, Fama, Fama Colombi*, y en el márgen los atributos de estas figuras, como sigue:

TOLERANCIA: Vieja tocada con bonete: estará en la actitud del que lleva á la espalda un peso de piedra ó cosa semejante.

CONSTANCIA: Apoyándose sobre un asta que tendrá en la mano izquierda; la derecha levantada apoyando en la frente el dedo índice. Esta figura estará sobre una base cuadrada.

RELIGION CRISTIANA: Vestida con ropaje de lino; la cabeza velada; encima de ésta el Espíritu Santo en figura de paloma; en una mano el cáliz con la hostia y un libro; en la otra, si es posible, una cruz.

PROVIDENCIA: Dos cabezas como Jano, con dos llaves y un timon; á los piés un globo.

COLON: Vestido civil (talar?) con manto, teniendo en una mano el baston de general, en la otra la escota de la vela; á los piés un globo en que esté escrito *Indias*, la mirada fija en la direccion que lleva el carro.

VICTORIA: Joven, vestida de blanco, con clámide amarilla; en la mano derecha una corona de laurel, en la izquierda una palma: tendrá alas.

FAMA: Joven, cubierta de traje diáfano, coronada de oliva y tocando una ó dos trompetas; grandes alas llenas de ojos, orejas, bocas y lenguas.

ESPERANZA: Muy joven, vestida de verde, coronada de flores, teniendo un ancla en una mano y señalando con la otra á Colon.

Hé aquí un asunto que se ofrece á nuestros pintores como manda solemne del que borró la inscripcion *Nec plus ultra*. Una de las láminas adjuntas á esta monografía copia exactamente el esbozo de Colon.

lo indica la inscripcion de la primera *Oceanica classis* correspondiendo con la antefirma de la carta *Oceane classis prefectus* del descubridor.

Obsérvase que la forma de los vasos corresponde á la definicion de Terreros «embarcacion redonda con la popa cuadrada.» El aparejo se compone de tres palos con velas redondas ó de cruz en el mayor y trinquete y latina en el mesana.

Las figuras 3, 4, 5, 6, 7 y 8 de la lámina, están calcadas sobre la carta de Juan de La Cosa. En la monografía de este importante documento pintado el año 1500 expliqué cómo el autor, excelente dibujante, fué piloto y compañero de Colon en los dos primeros viajes. Las dos carabelas, números 3 y 4 que aparecen en la carta fondeadas en la Costa-firme, con sendos pabellones de Castilla en el tope, ya que no las de Colon, deben ser las que el mismo Juan de La Cosa llevó como piloto en la expedicion de Hojeda el año 1499. La forma de los vasos es muy semejante á las anteriores 1 y 2, levantadas las extremidades conforme explica el historiador de Indias Herrera, «las naos tenian una obra muerta alterosa en cada extremo de popa y proa del buque y se llamaban castillos (1).» El aparejo es idéntico al de los grabados de Roma: dos velas redondas en los palos mayor y trinquete y una latina en el mesana.

Las figuras 5 y 6 son carabelas portuguesas que la misma carta pone en la costa de África: ninguna diferencia esencial tienen con las españolas, y la circunstancia de estar á la vela la número 5 permite apreciar pormenores que serán de utilidad á su tiempo.

Las figuras 7 y 8 situadas tambien en la costa de África, parecen bajeles de ménos porte que los otros: el uno cuenta tres palos con tres velas latinas, el otro dos palos y dos velas de la misma clase y presumo son tambien *carabelas* de Portugal, conformes con la definicion de Osorio. (*De rebus Emmanuelis*) y las de los Diccionarios españoles (2).

De otra carta de marear española, la de Diego Rivero (1529) está copiada la figura 9. Se advierte en el vaso como en el aparejo el progreso de la construccion naval, y no obstante, es patente el sello original que liga á esta fábrica con las de principios del siglo. El aparejo es más rematado; consta todavia de velas de cruz en los palos mayor y trinquete, pero no son ya volantes las velas de gavia. La mesana sigue siendo latina. Esta carabela es española y dice su procedencia la inscripcion *Vengo del Maluco*.

Otro tipo curioso de carabela pinta la carta de Juan Martinez (1567) como reproduce la figura 10. La proa levantada en ángulo y los ojos pintados sobre los escobenes la dan un aspecto pintoresco. Cinco puntos señalados en la bandera presumen las quinas de Portugal. El aparejo es ménos esmerado que el de la número 9.

Copio la número 11 del Diccionario del marqués de la Victoria como demostracion de la uniformidad de los vasos usados por las naciones marítimas. El marqués apellida á este bajel *Navis veneta et Liguria post inventionem Tormenti Bellici* y es notable la conformidad total con las carabelas de Juan de La Cosa.

La número 12 es la famosa *nao* de Juan Sebastian del Cano. Es muy dudoso que la representacion sea exacta, pues que está hecha el año de 1673 sin consignar la fuente original de que se ha tomado. Apareció grabada en cobre en la portada del *Arte de navegar del Dr. D. Lázaro de Flores* impreso en Madrid el año dicho, exornada con la redondilla:

Con instrumento rotundo
el imán y derrotero
un vascongado, primero
dió la vuelta á todo el mundo.

Por fin, los números 13 y 14 trasladan las carabelas *Nuestra Señora de Atocha* y *Nuestra Señora del Buen Suceso* de los hermanos Nodales, tipo que acepta como genérico Mr. Jal. En la relacion de su viaje que imprimieron en Madrid en 1621 pusieron elegante portada grabada por I. de Courbes presentando los retratos de los capitanes entre columnas; arriba un escudo de armas que debe ser el de Bartolomé: en la base el de Gonzalo, que por cierto

(1) Dec. 2, lib. ix, cap. II, pág. 232, y Dec. 3, lib. iv, cap. II, pág. 3.

(2) Tambien algunos franceses admiten esta definicion. A. S. de Montferrier, *Dictionnaire universel et raisonné de Marine*, Paris, 1846, dice que «carabela es barco pequeño portugués aparejado con velas latinas,» y Bouillet, *Dictionnaire universel des sciences, des lettres et des arts*. Paris, 1864. «En Portugal se llaman carabelas á embarcaciones pequeñas de velas latinas y marcha rápida.»

blasona dos *naos* ó *carabelas* al natural, contiguas á un estrecho y en el acto de irse á pique la una; á ambos lados las dos *carabelas* con la designacion *N. S. de Atocha: N. S. del Buen Suceso*, que se reproducen en la *carta Echa por Pedro Teixeira Galbernas cosmographo de S. M.* y grabada por el mismo Courbes, que acompaña á la obra.

Teodoro de Bry, impresor, dibujante y grabador en dulce, natural de Lieja, imprimió varias obras desde 1570 á 1602 para alimentar en Europa la curiosidad por sucesos de Indias y el odio á los españoles. Inventó un retrato de Colon y dió á luz otras estampas suyas alguna de las cuales pinta las *carabelas* con la propia verdad que la efigie del almirante, por ello, aunque muchos autores los citan, no figuran en esta coleccion. Ni pongo en ella la *carabela* de Mr. Jal que en Francia ha sido copiada en las más de las obras marítimas ilustradas, por no ser española su procedencia. El autor de la *Arqueología* dice haberla tomado de las *Premieres euvres de Jacques Devaulx, pilote en la marine*, MS. del año 1583 que se conserva en la Biblioteca Nacional de París, núm. 6815, y que tiene doce figuras iluminadas de *carabelas*, porque es conforme con la descripción de Crescencio: en efecto, Mr. Charton, *Voyageurs anciens et modernes*, París, 1855, tomo II. copia del frontispicio de las obras de Devaulx otras *carabelas* que supone eran las de Colon y que, por cierto, se asemejan grandemente á las de Juan de La Cosa.

VI.

Tanta variedad en las descripciones cuando merecen crédito completo los escritores que las redactaron; tanto desacuerdo en las figuras que pintaron hombres de mar inteligentes en las artes del diseño, dan fundados motivos para sospechar que la *carabela*, tal cual aisladamente se ha concebido, esto es, como tipo de nave sujeto á *gálibus* ó formas determinadas por una fórmula permanente, y con arboladura y aparejo uniforme, no ha existido jamás.

Persuade la reflexion en los antecedentes que van consignados que se nombró *Carabela* en los siglos XV y XVI al buque ligero, cualquiera que su disposicion fuera, que desempeñaba ó era apto para comisiones que piden celeridad en la marcha, rapidez en las evoluciones y corto calado, cual lo dan á entender las frases de la ley de las Partidas y el concepto análogo del general Iñigo de Artieta tratando del corso en los pasajes trascritos ántes.

Colon en las instrucciones á Antonio de Torres, capitán de la *nao* Marigalante, de lo que habia de informar á los reyes, decia (1): «Item. Direis a sus altezas que a causa de escusar alguna mas costa yo merqué estas *carabelas* que llevais para retenerlas acá con estas dos *naos*, conviene á saber, la Gallega y esa otra Capitana... los cuales navíos non solo darán autoridad y gran seguridad a la gente que ha de estar dentro, mas para cualquier cosa de peligro que de gente estraña pudiese acontecer, allende que las *carabelas* son necesarias para el descubrir de la tierra firme y otras islas que entre aquí e ellá están.»

La misma idea encierra una carta de don García de Toledo (2), fecha en Génova á 23 de Diciembre de 1572, y dirigida á don Juan de Austria, en que se estudia la mejor manera de hacer la guerra á los turcos. Combate como peligrosa la compañía de las *naves* en las armadas de galeras por la dificultad de sus movimientos, y añade: «Yo querria navíos que en una necesidad los pudiera remolcar fácilmente y llegarse con ellos al enemigo, y estos no veo yo ningunos mas aptos que *carabelas de Portugal*, porque demás de ser ligeras son grandes veleras y muy aparejadas para meneallas de una parte á otra sin confusion ni embarazo; y llevándolas por popa antes de embestir pueden servir para tres cosas: la una que con sus propias barcas haciéndose remolcar dellas se pueden poner ellas mismas en medio de los enemigos; la segunda guardan la popa que los turcos no osen ni puedan venir á embestir por ella, porque hallarán quien los castigue; la tercera cuando para estas dos cosas no aprovechasen pueden meter siempre gente de refresco y socorrer las galeras que las tuviesen de popa.»

(1) Navarrete, tomo I, pág. 233.

(2) La trae la *Hist. de la mar. real de Esp.*, tomo I, pág. 97.

Por este concepto, que debía ser general, decía Las Casas, extractando el diario de Colon: «Todos estos indios que venian con aquella india diz que venian en una canoa, *ques su carabela*, en que navegan de alguna parte (1).»

Otros ejemplares de la nomenclatura marítima apoyan esta presuncion de la carabela, cual son:

Aviso, denominacion que se aplica á los buques ligeros, cualquiera que sea su clase, portadores de despachos desde que los bajeles avanzados para traer noticia de la salida de las flotas de Indias fueron llamadas *naos de aviso*.

Urca, nombre dado á los buques de transporte de víveres y pertrechos, auxiliares de las escuadras, sea cualquiera su especie.

Mosca, buque ligero destinado en las escuadras para comunicar órdenes, sin distincion de forma ni aparejo.

Navio, nombre genérico aplicable á toda suerte de embarcaciones hasta el siglo XVIII en que se fijó como designacion de un tipo, unidad táctica de las escuadras de 70 á 120 cañones en tres ó cuatro baterías.

Hacen los Diccionarios distincion de la *carabela de Túnez*, como de buque perfectamente definido, tanto que Veitia (2), que está en el número de los autores españoles que hacen caso omiso de las otras, de las tunecinas dice que eran de porte de trescientas toneladas, llevaban aparejo redondo y montaban cuarenta piezas de artillería. De esta especie hay un precioso modelo en el Museo naval, procedente de la Armería Real donde estuvo muchos años, notándose en él ya la influencia del principio del Renacimiento que habia de alcanzar á la arquitectura naval como á las artes todas y de producir, auxiliada por la pintura y la escultura, los vasos que se calificaron de maravillas. Tan cierto es el axioma de Sócrates que «la belleza de la forma obedece á unas mismas leyes, trátase de una mujer, de una copa, de un escudo.» El modelo reúne la circunstancia rara de tener fecha. Hay en la primera batería una inscripcion flamenca que dice: ICK. VARRE. MET. NEPTUNUS. EN. BOREAS. HVLPENCHE. TOT. DIE HAVEN. DAER. MI. ANKERVALT. ANO. 1523. (*Navegué con ayuda de Neptuno y Boreas hasta este puerto en que anclé en 1523.*)

De *carabela* vino *carabelon*, palabra que ha dado lugar á nuevas confusiones, porque el Diccionario marítimo lo hace sinónimo de bergantín, y por consiguiente diminutivo de carabela, al paso que para el Diccionario de autoridades es aumentativo. *Caravelaõ* en portugués, y *caravellone* en italiano, son aumentativos tambien, mas los compañeros de Colon llamaron á unos islotes de Cuba que todavía conservan el nombre *carabelas grandes* y no carabelones, y como quiera que la ley de *Partidas*, repetidamente citada, enseña que galeota era diminutivo de galea, como carracon lo era de carraca, por la misma regla, aplicable á la rata y al raton, fué el carabelon menor que la carabela (3).

Lo singular es que diciendo lo contrario el Diccionario de autoridades, busca probanzas en pró cual es ésta: «Inca Garcilaso, Hist. de la Florida, lib. 5, cap. XIII. No alzaban un solo punto de la obra de los *carabelones*..... Llamámoslos unas veces *bergantines* y otras *carabelones*, conforme al comun lenguaje de estos españoles.»

Ahora bien, el bergantín era por entónces una embarcacion muy pequeño. La cita es de los que construian los compañeros de Hernando de Soto para escapar de los indios, con restos de la armada perdida. Hernan Cortés construyó tambien bergantines en el lago de Méjico para el asalto de la ciudad. Sarmiento llevó en la expedicion al Magallanes un bergantín en piezas para armarlo en lugar oportuno.

Colon dió instrucciones para cruzar en busca del *carabelon Santa Ana*, que se habia separado de la armada (4); en la Recopilacion de Indias, lib. 9, tit. XXVI, l. 47, se citan estas embarcaciones, así como en una relacion

(1) Navarrete, *Colec. de Viajes*, tomo I, pág. 87. Leon Renard, *Les merveilles de l'art naval*, París, 1866, dice que el nombre de carabela se aplicaba en su origen á una simple barca.

(2) *Norte de contratacion*, 1672.

(3) Escrita esta monografía, ha publicado *La Ilustracion Española* una carta literaria del Sr. D. Aureliano Fernandez-Guerra, dando cuenta de la nueva edicion que la Academia prepara de la *Gramática Castellana*, y tratando de aumentativos, diminutivos y despectivos, dice: «Merece notarse que una misma terminacion suele servir tanto para los aumentativos como para los diminutivos; la *on*, por ejemplo; de suerte que muchos nombres, pareciendo por las letras finales, á primera vista, aumentativos, son á toda ley diminutivos, v. gr., *alon*, el ala despojada de las plumas; *carreton*, un carro pequeño; *callejon*, la calle estrecha que forman dos paredes ó dos montes; *torrejon*, la torre pequeña ó mal formada.» Rabon se dice al animal que carece de rabo.

(4) Navarrete, tomo III, pág. 105.

titulada: *Viaje y suceso de los carabelones galeoncelos de la guarda de Cartagena de las Indias y su costa, y victoria contra los corsarios piratas en aquel mar*. Imp. en Madrid en dos folios por la V. de Cosme Delgado, 1621.

Conviene tambien consignar que:

Carabela llaman en Galicia una cesta muy grande que llevan las mujeres en la cabeza (*Dicc. de Aut.*)

Carabela. Palabra muy usada entre los negros *bozales* algo ladinos, significando el paisano que vino de Guinea en un mismo buque. «*Fulano Carabela mio.*» (Pichardo, *Dicc. prov. de voces cubanas*. Habana, 1862).

VII.

Los Diarios de navegacion de Colon encierran datos acerca de las carabelas de Palos que no han tenido en cuenta los historiadores modernos, entre los cuales alguno afirma que una sola tenia cubierta, siendo las tres embarcaciones muy pequeñas. No eran ciertamente como los buques que ahora se llaman trasatlánticos, pero tampoco tan pequeños como se los juzga, sin que esto amengüe en un ápice la gloria del almirante ni la de los que le siguieron en la arriesgada empresa que no tenia precedente. El mismo Colon dice que eligió en Palos tres navíos muy aptos para su objeto, y prueba que lo eran el temporal que sufrió en las islas Azores, valientemente resistido sin contratiempo por la *Pinta* y la *Niña*, al regreso del primer viaje.

Hé aquí los dichos datos:

CAPACIDAD. El martes 27 de Noviembre de 1492, dice el Diario: «Después de surgida la nao saltó el almirante en la barca para sondear el puerto, y cuando fué frontero de la boca al Sur halló una entrada de un rio que tenia de anchura que podia entrar una galera por ella, y de tal manera que no se veia hasta que se llegase á ella, y entrando por ella *tanto como longura de la barca tenia cinco brazas* y de ocho de hondo.»

Todas las partes y pertrechos de los buques están en relacion proporcional, y así con solo saber que la barca ó batel de la nao tenia cinco brazas de longura, que son treinta piés, pueden deducirse aproximadamente las dimensiones y capacidad de la capitana. Para este cálculo es de gran utilidad la «*Instrucion navtica, para el buen uso y regimiento de las Naos, su traça, y gouierno. Cõpuesta por el Doctor Diego garcia de Palacio, del Cõsejo de su Majestad, etc. Con licencia, En Mexico. Año de 1587.*» En diálogo curioso explica que «el navío con personas y adereços se puede comparar a vna república concertada y ordenada» y tambien á un hombre «pues en él ay anima y cuerpo y potencias aplicadas para todas las obras necesarias á su conservacion: y tiene acciones y movimientos necesarios á sus fines, y ordenadas las vegetativas á las sensitivas, y éstas á las intelectuales... lo material es como el cuerpo; los maderos, como los huesos; la xarcia y cuerdas como los nervios; las velas como muchos pañizuelos y tendones que hay en el escotillon: como boca, tiene tambien vientre, y otros lugares para purgarse; como los tiene el hombre.» Asienta este curioso tratado la relacion en que están todas las dimensiones del vaso, y cómo de éstas se deducen la de la arboladura en todas sus partes, y del velámen; sigue el corte de este aparejo de palos, vergas y masteleros, acabando con un *Vocabulario de los nombres que usa la gente de la mar en todo lo que pertenece a su arte por el orden alfabético.*

El capítulo xiv, lib. iv, dice: «Cualquier nao ha menester para su servicio un batel, así para dar un ánchora como para tomarla, para cargar y descargar y remolcar á la entrada ó salida de algun puerto, o de alguna calma... y ha de ser el batel del largo que tuviere de fuga la tolda de popa, hasta el afrizado del castillo de proa, que vendrá á ser segun nuestra cuenta (para una nao de 150 toneladas) diez y seis codos (1), y de ancho seis y de alto dos piés y medio, etc.»

Resulta de aquí, y de las reglas que anteriormente explica, que la *Santa Maria* debia ser próximamente de treinta y cuatro codos de quilla, cuarenta y uno de eslora, doce de manga, ocho de puntal, y unas ciento veinte á ciento treinta toneladas, que es la misma capacidad que han supuesto Mr. Jal (*Archeologie navale*), y el autor del *Vocabo-*

(1) «Hácese la cuenta de las naos generalmente por codos, que dos piés ó dos tercias de vara hacen un codo.»

lario de Milano, mayor por tanto que la carabela con que fué á la Guaira Cristóbal Guerra, que era de cincuenta toneles; que las de Solís, que medían sesenta toneles una y treinta las otras dos; que la *Fraila* de Pinzon, de cuarenta y siete toneles, y que la *Victoria*, que dió la vuelta al mundo, de ochenta y cinco toneles.

La *Santa María* llevaba de setenta á noventa hombres de equipaje con viveres y aguada para una larga navegacion, sin que los bastimentos se escaseasen, como recomienda el citado Palacio, cap. xvi, lib. iv. «Queriendo medir las cosas con todo rigor conviene que meta para cada persona de su navío libra y dos tercios de pan y cuartillo y medio de vino y media azumbre de agua para cada un día, y entre treinta hombres un almud de garbanzos ó avas, la carne, pescado, aceite, vinagre y otras menudencias, cuanto mas y mejor se ahorra mas: pues tratando bien la gente la trae siempre aventajada, y buena, y contenta (1).»

APAREJO. Jueves 9 de Agosto, dice el diario del Almirante: «adobaron muy bien la Pinta... y al cabo vinieron á la Gomera é hicieron la Pinta redonda, porque era latina.» Indica esta frase que al salir de Palos no tenían las carabelas igual aparejo y que se trasformó el de la *Pinta*, mandada por Martin Alonso Pinzon, de forma que quedó la más velera, y por ir delante fué la que primero vió la tierra (11 de Octubre). Era de noche, por lo que amañaron todas las velas y quedaron con el *treo*, que es la vela grande sin bonetas, y pusieronse á la *corda* (al paio).

Miércoles 24 de Octubre. «Tornó á ventar muy amoroso y llevaba todas mis velas de la nao, *maestra* y *dos bonetas*, y *trinquete*, y *cebadera*, y *mezana*, y *vela de gavia*, y el batel por la popa.» Claro se ve que la *Santa María* tenía tres palos y no cuatro, puesto que en la posicion, á un largo, si hubiera tenido contramesana también la llevara larga. *Todas las velas de la nao*, cita: *maestra* ó mayor con dos bonetas, cual se ve en la figura 5 de la lámina: *trinquete* redondo, que está indicado en las figuras 3, 4, 5 y 6: *vela de gavia*, que se ve en la figura 5 y no en las otras, porque debía ser volante, ó de quita y pon, y *mesana* latina. Queda con esto plenamente confirmado el aparejo que pintó Juan de La Cosa, el mismo de las figuras 1, 2, 10 y 11.

Todavía, el miércoles 23 de Enero, en viaje de regreso, anota Colon que esperaba muchas veces á la carabela *Pinta*, porque «andaba mal de bolina porque se ayudaba poco de la *mezana* por el mastil no ser bueno,» otra prueba de que no tenía contramesana.

A 14 de Febrero, viniendo el almirante en la *Niña*, creció el viento y las olas eran espantables. «Llevaba el papahigo muy bajo (2), comenzó á correr á popa porque no habia otro remedio.» Despues se mudó el viento al Oeste y anduvo á popa sólo con el *trinquete*, «habiendo quitado el papahigo de la vela mayor por miedo que alguna onda de la mar no se lo llevase del todo.»

De manera que con la trasformacion que se hizo á la *Pinta* en la Gomera, las tres carabelas quedaron igualadas en el aparejo, siendo redondo, ó de cruz en los palos mayor y *trinquete*, y latino en el *mesana*.

VELOCIDAD. El andar de las carabelas está muchas veces consignado en el Diario. Por ejemplo: 5 de Octubre, dice: «andarian once millas por hora.» 7 de Octubre, «anduvieron doce millas por hora dos horas, y despues ocho millas por hora.» 8 de Octubre, «á ratos parece que anduvieron en la noche quince millas por hora, si no está mentirosa la letra; tuvieron la mar como el rio de Sevilla.»

Aunque las millas sean italianas y algo menores que las de Castilla, como observa el Sr. Navarrete, quince, doce y aun once, es velocidad extraordinaria que pocos de los modernos buques de vapor alcanzan. El tiempo invertido en el viaje hasta la isla de San Salvador, fué de 35 dias, aun habiendo cambiado el rumbo, travesía breve comparada con la que hacen todavia los buques de vela.

FIGURA. También consigna el diario que las carabelas tenían los alterosos castillos de popa y proa dibujados por La Cosa. A 11 de Octubre, dice: «el Almirante á las diez de la noche, estando en el castillo de proa vido lumbre;» y más adelante, «amonestólos el Almirante hiciesen buena guarda al castillo de proa.»

En todas las figuras, cuya autenticidad es notoria, se señalan cofas, ó por decir mejor, *gavias* y *gatas* á las carabelas á pesar de negarlo los diccionarios. «*Gavia*, dice el Vocabulario de García del Palacio, es muy conocida; está

(1) En el memorial dado por el almirante á Antonio de Torres, decía: «Ítem: Direis que a causa de haberse derramado mucho vino en este camino del que la flota traía, y esto, segun dicen los mas, a culpa de la mala obra que los toneleros hicieron en Sevilla, la mayor mengua que agora tenemos aqui, o esperamos por esto tener, es de vinos, y como quier que tengamos para mas tiempo asi vizcocho como trigo, con todo es necesario que tambien se envíe alguna cantidad razonable, porque el camino es largo y cada día no se puede proveer, y asi mismo algunas canales, digo tocinos, y otra cecina que sea mejor que la que habemos traído este camino.»

(2) Papahigo mayor, la vela mayor sin bonetas: pruébase que la verga era volante ó redonda, con ir muy baja.

sobre el árbol mayor y sobre el trinquete. *Gata*, es otro género de gavia que suelen poner en la mesana y contramesana, » y en otro lugar explica su objeto, «se guarnecerán y fajarán las gavias con algunos colchones para defensa de los tiros y arcabuzazos, y allí tendrán gorguzes arrojadizos, alcancías, granadas, piñas y flechas de fuego y piedras para arrojar á los enemigos.»

Las cruces que en la vela de trinquete muestran las figuras 2 y 10 de la lámina, responden á antigua costumbre que se remonta á los egipcios y fenicios de pintar signos convencionales para realce de la nave ó para ser conocida desde léjos. En Europa estuvo en boga pintar en las velas de proa los escudos de armas nacionales ó simplemente algunos de sus blasones, y muchos galeones españoles pintaron los castillos y leones, ó bien el signo de nuestra redencion aficionado tambien por los navegantes portugueses (1).

COSTO. Don Martin Fernandez de Navarrete publicó en el tomo iv, pág. 162 de su *Colecc. de Viajes. Relacion del coste que tuvo la armada de Magallanes*, 1519, con expresion del de la artillería y pólvora, armas, mantenimientos, cosas de despensa, cartas de marear, instrumentos y pequeños pertrechos. La nao *Victoria* está apreciada en trescientos mil mrs., y en trescientos treinta mil la nao *San Antonio* de ciento veinte toneles, que era próximamente la capacidad de la de Colon.

FLETES. En el asiento que se hizo el año de 1495 con Juanoto Berardi sobre el flete de doce navíos aparejados para enviar á las Indias, documento de que antes hice mencion, se lee: «Primeramente. Por quanto el dicho Juanoto Berardi dice que sus Altezas suelen mandar pagar á los navíos que suelen enviar á las dichas Indias a razon de tres mil maravedís por cada tonelada, que él, por servir a sus Altezas quiere dar, e se obligó que dará los dichos navíos para ir á las dichas Indias fasta la isla Española e al puerto dellas donde se hobiese de hacer la descarga fasta el dicho numero de doce navíos de dicho porte de novecientas toneladas que haya de llevar, dándole a razon de dos mil maravedís por cada tonelada.»

Esto se hizo por recomendacion del almirante, que en el Memorial entregado á Antonio de Torres escribia: «Item: Tambien direis a sus Altezas que mas provechoso es fletar los navios como los fletan los mercaderes para Flandes por toneladas que non de otra manera.» Existe, pues, pauta de lo que se estableció entónces por flete en viaje á Indias, que es mayor de la pagada dos años antes á la armada que se aprestó en Bermeo á las órdenes de Iñigo de Artieta, fletada por seis meses, independientemente de los mantenimientos y soldadas del general, capitanes y toda la gente, que se ponen en la cuenta por separado.

BANDERAS. El repetido diario de Colon pone á 11 de Octubre el acto de toma de posesion de la tierra descubierta en estos términos. «El almirante salió á tierra en la barca armada, y Martin Alonso Pinzon y Vicente Anes (Yañez) su hermano, que era capitán de la *Niña*. Sacó el almirante la bandera real y los capitanes con dos banderas de la Cruz verde que llevaba el almirante en todos los navíos por seña con una F y una Y: encima de cada letra su corona, una de un cabo de la  y otra de otro.»

Así se ven las iniciales de los Reyes Católicos en un precioso códice de las *Partidas* que perteneció á doña Isabel y de donde han sido copiadas para el MUSEO ESPAÑOL DE ANTIGÜEDADES (2).

Lástima que no describa el Diario de la misma manera la bandera real. ¿Seria esta por ventura cuartelada de rojo y blanco con castillos y leones como aparece puesta en las islas recientemente descubiertas y en los topes de las carabelas (figura 3 y 4) por mano de Juan de La Cosa? El indicio es vehemente, coincidiendo con los otros acusados en la monografía de los *Colores nacionales* (3), pues no hay que olvidar que las naves eran castellanas y que doña Isabel la Católica fué tan celosa de sus fueros que «la última vez que visitó la Cartuja de Miraflores observó que en el escudo de piedra colocado en el astial, no solo se habian puesto las armas reales de Castilla y de Leon, sino tambien las de Aragon y de Sicilia; al verlas no pudo contener el enojo y dijo con indignacion: *¿por qué se permiten en casa de mi padre otras armas que las de Castilla y de Leon* (4)?»

Consta no sólo que las huestes de don Juan II seguian el pendon real cuartelado rojo y blanco con castillos y leones

(1) Lediard, *Hist. navale d'Angleterre*, Lion, 1751, describiendo la expedicion de Enrique V de Inglaterra, dice, tom. i, pág. 443: «Le vaissau que le Roi montoit avoit des voiles d'une étoffe de soie poupre brodées de'or.»

(2) Véanse en las páginas 361 y 445 del tomo II de esta obra.

(3) En este mismo tomo, pág. 249.

(4) Arias de Miranda, *Apuntes históricos sobre la Cartuja de Miraflores*, Búrgos, 1843, citado por el Sr. Rada y Delgado en su monografía del *Sepulcro de don Juan II* en el mismo monasterio.

en la batalla de la Higuera, pintada en el Escorial (1), sino también que la armada lo llevaba, por el siguiente documento (2):

«e se armaron las dichas galeas el dicho año de treinta y uno (1431) e fesieron guerra contra el reino de Granada, e aun el dicho señor D. Joan fué por su persona con grand poder de gentes dentro en la Vega de Granada muchos días, é venció allí grand poder de gentes de moros, donde disen la de la Figuera.

»Había allí en Sevilla, cuando la dicha armada se fiso por mandado de dicho señor rey don Joan, un pendon real *de las armas enteras de Castilla*, bien obrado é rico de oro e de seda. E al tiempo quel dicho señor almirante hobo de partir de allí e entrar en la flota, levaron el dicho pendon á la iglesia mayor de Santa María e lo velaron allí, e se fisieron todos los autos é otras cosas que se contienen e fesieron en tiempo de D. Fernand Sanchez de Tovar, cuando disen que partió con la flota contra Portugal.

»Despues de aquella pusieron el dicho pendon con su vara en unas andas cubiertas ricamente, e levaron las dichas andas á pié fasta la ribera del rio donde estaba la galea real del dicho señor almirante.»

Creo haber desvanecido algunos errores acopiando los materiales de esta monografía, pero estoy muy lejos de presumir que no los haya en mis deducciones, que en resumen son:

- 1.^a Empezaron á nombrarse las carabelas á mediados del siglo xv, concluyendo á mediados del xvii.
- 2.^a No fueron exclusivas de los españoles, ántes cobraron fama universal las de Portugal, donde tal vez se iniciaran, y las adoptaron las más de las naciones marítimas.
- 3.^a Fueron buques ligeros, de forma y aparejo varios, correspondiendo la denominación al servicio y no al tipo de la nave.
- 4.^a Las carabelas de Colon eran mayores de lo que vulgarmente se cree: de marcha rápida, de construcción sólida, con dos castillos alterosos á popa y proa, tres palos verticales y bauprés; aparejo redondo en el mayor y trinquete y mesana latina.

(1) Monografía citada *Los colores nacionales*.

(2) *Pleito-homenaje que se tomó á D. Fadrique, almirante de Castilla, cuándo y cómo*. Navarrete, *Colec. de Viajes*, tomo 1, pág. 410.

