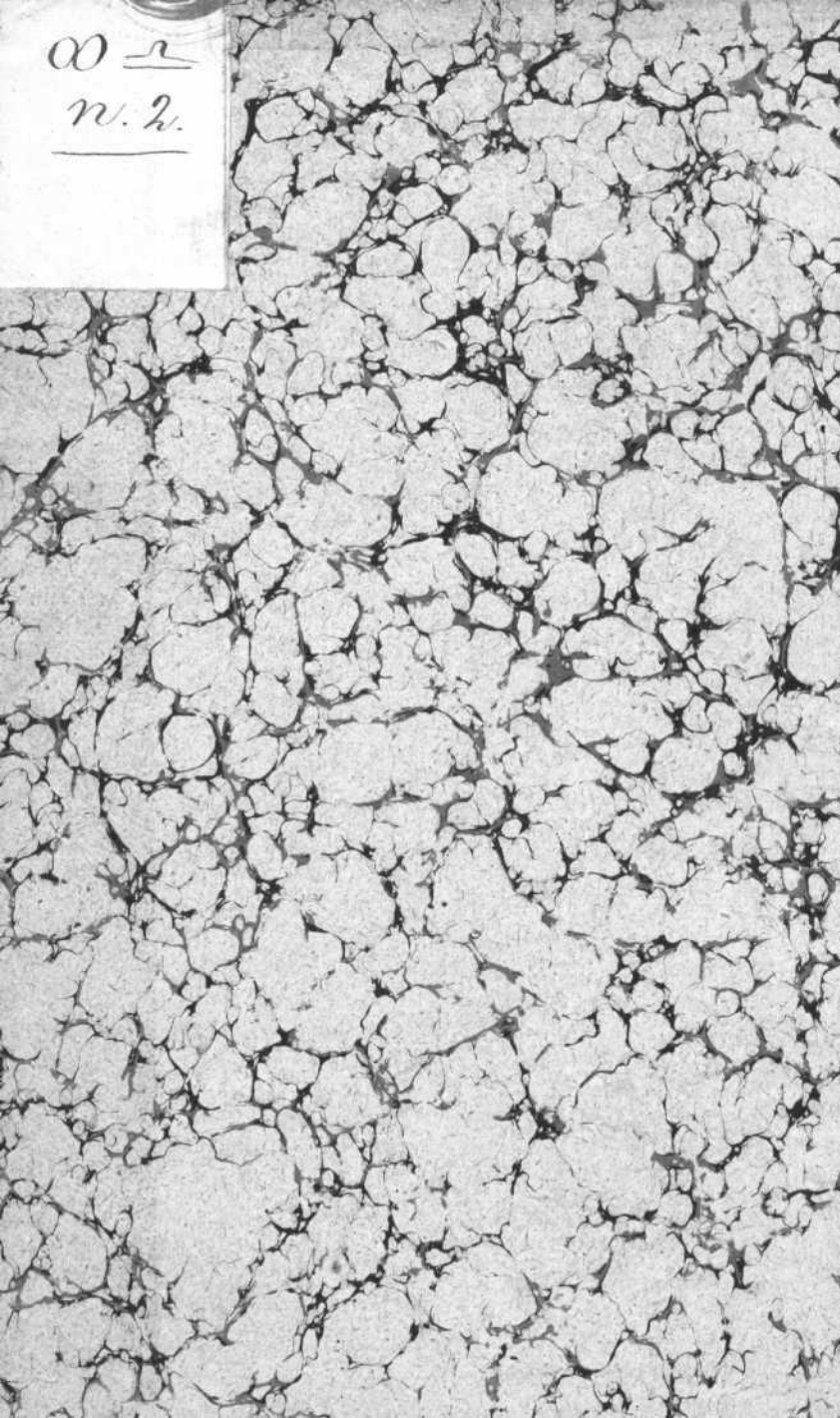
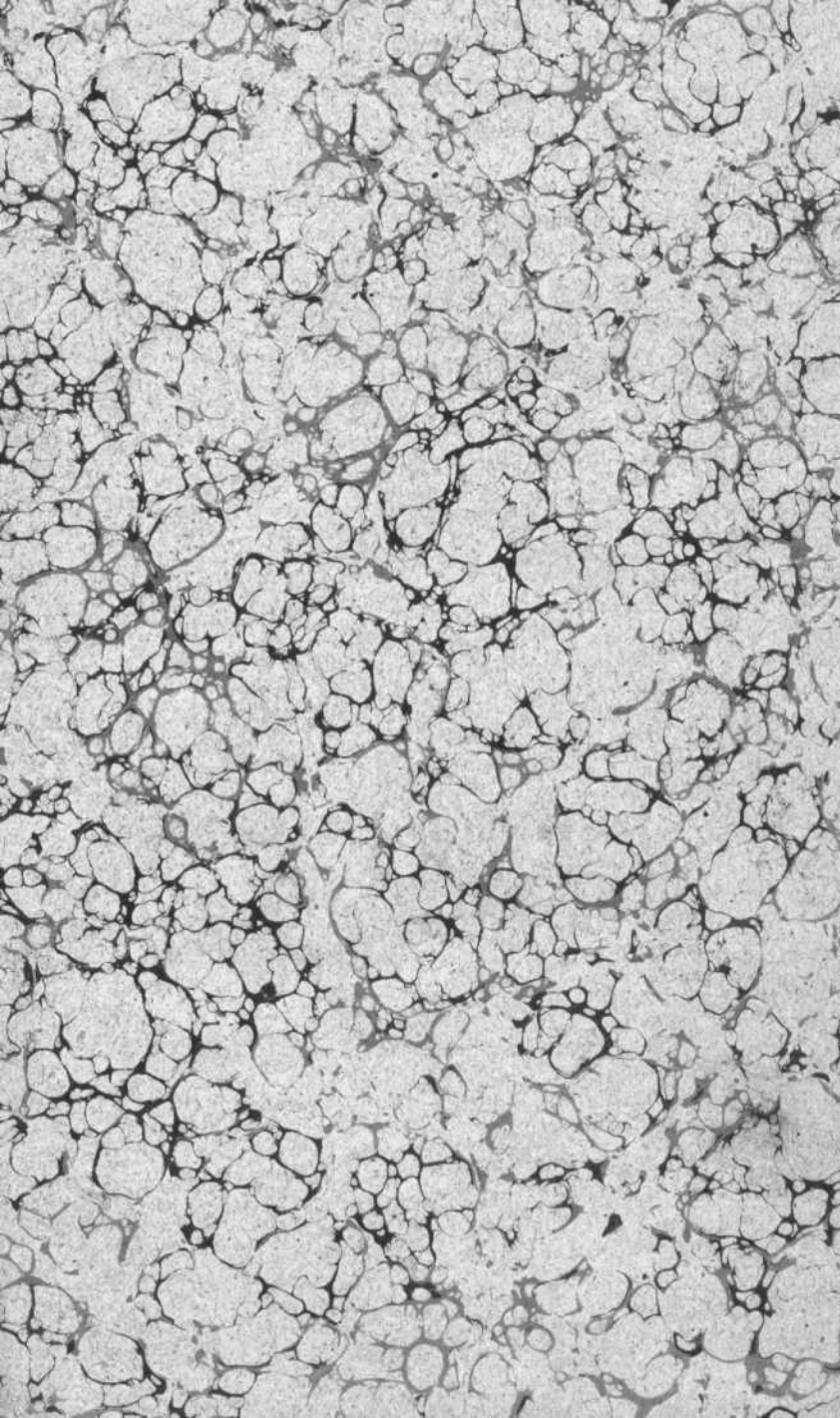
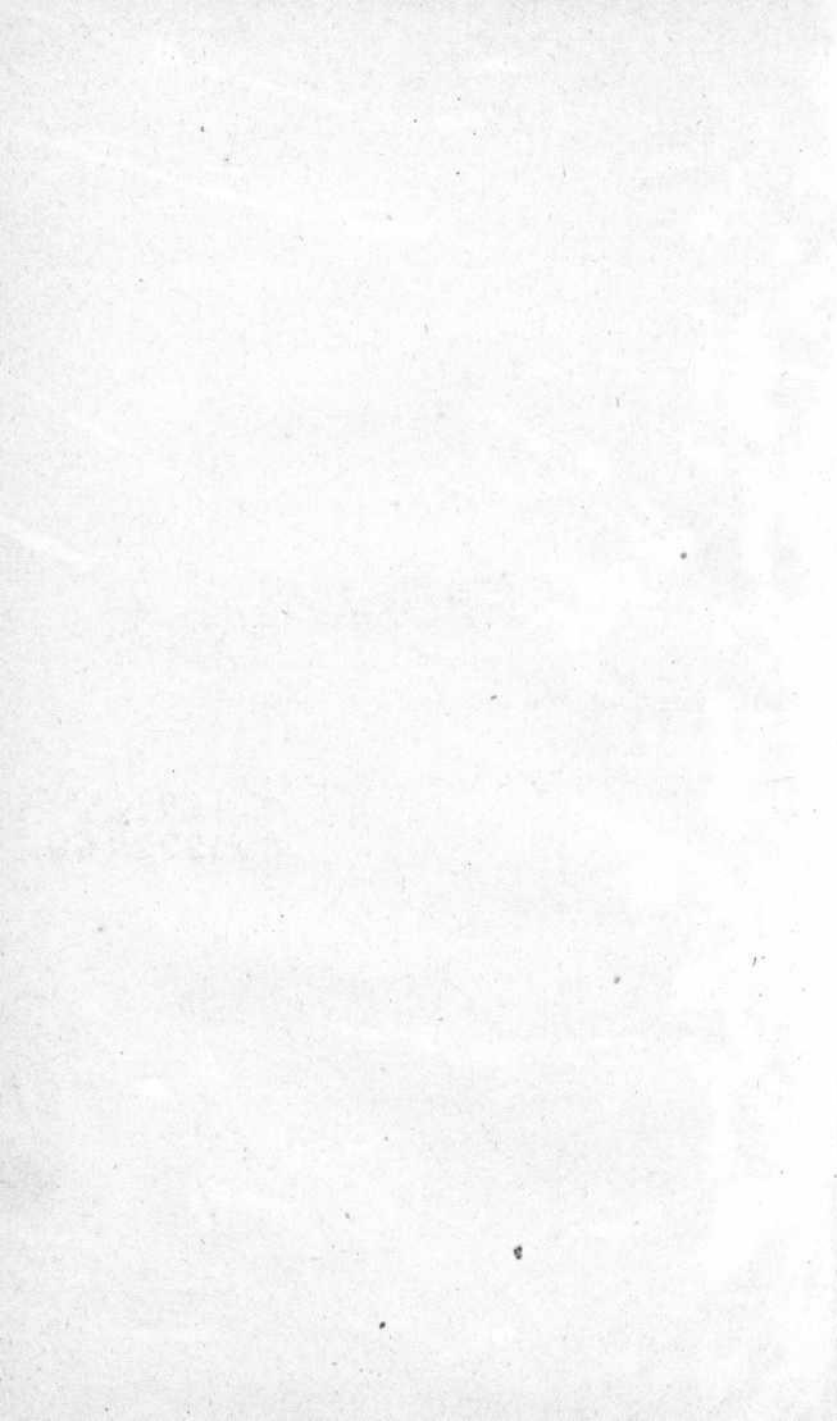


∞ r

n. 2.









DISQUISICIONES NÁUTICAS.



# DISQUISICIONES NAUTICAS.

---

CONFORMACION, ADORNO Y ARMAMENTO  
DE NAVES ANTIGUAS.—

MOLESTIAS Y SUFRIMIENTOS DE SUS TRIPULANTES.—  
CÓMO ERAN LAS CARABELAS DE COLON.—LOS COLORES NACIONALES.—  
—PRESTIGIO Y SIGNIFICACION DE LA BANDERA Y EL FANAL.—  
BUQUES CORACEROS EN EL SIGLO XV,  
Y OTRAS NOTICIAS.

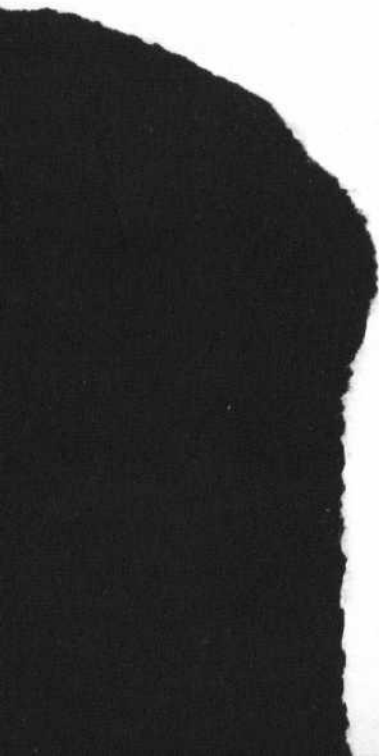
POR EL CAPITAN DE NAVÍO

**CESAREO FERNANDEZ DURO,**

Ayudante de órdenes de S. M. el Rey, Correspondiente de la Academia  
de la Historia, etc.



MADRID,  
IMPRESA, ESTEREOTIPIA Y GALVANOPL  
(sucesores de Rivadeney  
IMPRESORES DE CÁMARA  
calle del Duque de Osuna, 1  
1876.



R. 134767

La mayor parte de las monografías que componen la presente Colección se ha publicado anteriormente en el *Museo español de Antiquidades*, obra monumental que ha dado á luz como editor el Excmo. Sr. D. José Gil Dorregaray, bajo la dirección del académico de la Real de la Historia D. Juan de Dios de la Rada y Delgado.

Abraza dicha obra el estudio extenso de los objetos notables pertenecientes á todos los ramos de la Arqueología que se custodian en los museos nacionales, estudio ilustrado con hermosas láminas iluminadas, cuando el asunto lo requiere, y por estas condiciones es necesariamente de gran marca en la impresión, y de un costo que la excluye de las modestas bibliotecas de los buques, aunque sea moderado con relación á los cuantiosos gastos que representa.

No es fácil, por tanto, que el *Museo* llegue á manos de la juventud marina, que es á la que más pueden interesar las disquisiciones técnicas, contribuyendo á su instrucción y á despertar tal vez el deseo de investigar de un modo análogo otros de los muchos puntos que han de esclarecerse ántes de dar cima á la interesante empresa, ya feliz y noblemente comenzada, de escribir la

historia de la armada nacional, y por ello he desglosado de la gran obra mis aludidas monografías, para que formen un libro homogéneo más amplio por las noticias y documentos que he descubierto con posterioridad á la primera impresión, y que tendrá, sin embargo, reducido costo por la supresion de las láminas que no son indispensables para la perfecta inteligencia de los asuntos tratados.

La idea ha encontrado benévola acogida y eficaz apoyo en el Ministerio del ramo, al cual se debe la aparicion del libro, segun expresa la siguiente Real orden :

« Ministerio de Marina.—Secretaría general.— Ilmo. Señor : Dada cuenta al Rey (Q. D. G.) de la instancia de V. S. I. en solicitud de reimprimir en volúmen aparte y con nuevas noticias y adiciones de documentos, bajo el título de *Disquisiciones náuticas*, las várias monografías sobre asuntos navales ó relacionadas con este ramo publicadas por V. S. I. en el notable periódico *Museo Español de Antigüedades*, siempre que se le conceda la proteccion ofrecida á las publicaciones científicas, artísticas y literarias en el Real decreto expedido por el Ministerio de Fomento á 12 de Marzo de 1875, S. M., teniendo presente el carácter laborioso y concienzudo que revelan los escritos de V. S. I. y lo exíguo del gasto relativamente á la



---

conveniencia de la proteccion que las letras reclaman en favor de los individuos pertenecientes á Marina que las cultivan con fruto, ha tenido á bien acceder á la mencionada instancia, disponiendo proceda V. S. I. á la publicacion bajo la base de la cantidad en que se calcula el gasto de tirada de quinientos ejemplares, que afectará al capítulo y artículo correspondiente del Presupuesto, y que la distribucion del referido número de ejemplares se verifique entregando á V. S. I. trescientos, y repartiéndose los restantes, en primer lugar, entre los centros oficiales y bibliotecas dependientes de este Ministerio, en analogía con lo prescrito en los artículos 5 y 10 del mencionado decreto. Dígolo á V. S. I. de Real orden para su satisfaccion y como resultado de su instancia.— Dios guarde á V. S. I. muchos años. Madrid, 29 de Agosto de 1876.— P. D. — Ramon Topete.— Al capitan de navío D. Cesáreo Fernandez Duro.

---

1870

1871

1872

1873

1874

1875

1876

1877

1878

1879

1880

1881

1882

1883

1884

1885

1886

1887

1888

1889

1890

1891

1892

1893

1894

1895

1896

1897

1898

1899

1900

1901

1902

1903

1904

1905

1906

1907

1908

1909

1910

1911

1912

1913

1914

1915

1916

1917

1918

1919

1920

1921

1922

1923

1924

1925

1926

1927

1928

1929

1930

1931

1932

1933

1934

1935

1936

1937

1938

1939

1940

1941

1942

1943

1944

1945

1946

1947

1948

1949

1950

1951

1952

1953

1954

1955

1956

1957

1958

1959

1960

1961

1962

1963

1964

1965

1966

1967

1968

1969

1970

1971

1972

1973

1974

1975

1976

1977

1978

1979

1980

1981

1982

1983

1984

1985

1986

1987

1988

1989

1990

1991

1992

1993

1994

1995

1996

1997

1998

1999

2000

2001

2002

2003

2004

2005

2006

2007

2008

2009

2010

2011

2012

2013

2014

2015

2016

2017

2018

2019

2020

2021

2022

2023

2024

2025

2026

2027

2028

2029

2030

2031

2032

2033

2034

2035

2036

2037

2038

2039

2040

2041

2042

2043

2044

2045

2046

2047

2048

2049

2050

## DISQUISICION PRIMERA.

---

### ARTILLERÍA.

Falconete extraído del fondo de la mar en el puerto de Alicante.—Lombardas, pasavolantes y otros tiros menores de pólvora que se conservan en los Museos Nacionales.—Maestros fundidores.—En qué tiempo y cómo empezó á usarse la artillería en los bajeles españoles.

#### I.

Ese agente invisible é impalpable que en manos del hombre ha venido á realizar la fábula de los Titanes en lo de allanar montañas, rellenar valles y salvar torrentes; ese maravilloso agente que impulsa las naves en todas direcciones burlando la inconstancia del viento y de la mar; que arrastra sobre la corteza térrea, más veloz que el viento, otros vehículos; que mueve los artefactos multiplicando la produccion de la industria al infinito; que conmueve la atmósfera al escapar de tantas máquinas fijas y locomóviles en estruendoso concierto que álguien ha llamado *voz del siglo XIX* (1); ese agente, digo,

---

(1) Fernandez Grilo, *Oda al siglo XIX*.

es auxiliar poderoso en las investigaciones arqueológicas, que le deben ya muchos y muy valiosos descubrimientos.

Con el vapor se ha llevado el aire vital á la mayor profundidad de las minas y se ha desalojado el agua que las inundaba; con su fuerza se han taladrado las capas geológicas buscando el agua de los pozos artesianos; con su poder se ha perforado la roca del Monte Cenís abriendo fácil camino tres mil quinientos metros por debajo del de Anibal y Napoleon; es decir, se han registrado las entrañas de la tierra en todos sentidos descubriendo efectos de su naturaleza y tambien de sus cataclismos. La draga se ha servido con no ménos eficiencia del vapor de agua para trastornar el lecho de los mares, dando á estos acceso en dársenas cual la de Tolon, ó camino á traves del país de los Faraones, para lo que no sólo arranca del suelo millones de metros cúbicos de fango, arena y piedra, sino que á la vez arroja estos materiales á setenta metros de distancia, formando los malecones de defensa del Canal de Suez. La draga ha restituido á los puertos más concurridos del comercio el primitivo fondo amenguado por acarreo de los rios y la resaca, como por depósito de arrojados de la poblacion y buques, extrayéndolos con sus canjilones; ha descubierto, pues, tambien los secretos del Océano.

¿Quién sabe si el mejor día no tropezarán los dientes acerados de una de estas máquinas con la tumba de Alarico, ó con las armas de D. Rodrigo?

Del puerto de Cartagena se han sacado lingotes de plomo fundidos por los romanos, ánforas, armas y mone-

das (2); del de Barcelona anclas y pertrechos navales; del de Alicante el objeto de la presente monografía, á saber, un *falconete* de hierro forjado de los que llevaban las galeras del siglo xv, en estado de conservacion tan perfecto que pudiera usarse con la misma seguridad que en la época de su construccion.

A estar vigentes unas instrucciones precisas que dictó el ilustre Marqués de la Ensenada siendo ministro de Marina, en ocasion de hacerse excavaciones en el pantano que dió plaza á la dársena de Cartagena, no se hubieran perdido muchos otros objetos cuyo valor se desconoció, cayendo en poder de personas poco inteligentes en antigüedades. Encontré este curioso papel en la coleccion de Vargas Ponce que se conserva en la Biblioteca del Ministerio de Marina, y me parece digno de ser conocido. Dice así:

«El Rey quiere que V. S. envíe á esta Córte la quilla de la embarcacion antigua que se ha sacado en la excavacion de ese puerto, íntegra y con todas las piezas que se hayan hallado con ella, sin desprecio áun de aquellas que parezcan de ménos consideracion y el todo, encargando al que lo trajere que cuide de no perder ni menoscabar ni áun los clavos ó tachuelas más mohosas y que parezcan más despreciables (3).

---

(2) En el Museo Arqueológico se custodian dos ánforas extraídas en los puertos de Cartagena y de Mahon. La segunda es muy notable no sólo por la elegancia de la forma, sino tambien por los moluscos que se han adherido á la superficie.

(3) No he podido averiguar qué se hizo de la mencionada quilla.

» Que V. S. procure recoger de cualquier persona en cuyo poder paren todos los cántaros, vasijas, ó bien otras cosas pequeñas ó grandes, así de barro como de cualquiera metal, y las remita asimismo á esta córte.

» Que en adelante encargue V. S. se le entreguen todas las piezas de madera, barro, metales ó piedra que se encontrasen, y tome una noticia del paraje en que se hubiese hallado la cosa, de la persona que la hubiese encontrado, del dia y á qué profundidad de la superficie de la tierra.

» Que V. S. encargue que no laven ni limpien estas piezas, y ántes bien se las entreguen en bruto, segun se encontraren, y las envíe aquí en la misma forma con una relacion de las circunstancias del hallazgo.

» Que V. S. recoja todas las monedas que hubiere de cualquiera persona que las tenga, y las que en adelante se encuentren, ya sean de oro, de plata, de cobre ú otro metal compuesto, dando, si fuere necesario, alguna gratificacion por ellas proporcionada á su valor, é informando V. S. cuando las remita del sitio, dia y persona en que se hubiesen descubierto.

» Que de encontrarse algunos cimientos de edificio antiguo recoja V. S. un pedazo como de media vara cúbica, procurando que sea de lo más íntegro y enviarlo á esta córte encajonado en toda forma.

» Y últimamente, que V. S. me remita con todo cuidado cualquier especie de cosas que se encuentren en las excavaciones aunque parezcan despreciables ya por la calidad de ellas, ó ya por haberlas deteriorado el tiempo, y de hallarse algunas lápidas grabadas, me envíe copia



de ellas, ya sean labores mosaicas, ya letras, ó bien otras cosas en que consistan sus particularidades, remitiéndome asimismo cuidadosamente las cosas de barro, piedra y madera, aunque no se encuentren enteras, con todos los pedazos que pudieran hallarse y con separacion para que aquí puedan coordinarse.

» Todo lo cual participo á V. S. para su inteligencia y cumplimiento. Dios guarde á V. S. muchos años como deseo. Madrid, 8 de Abril de 1752.—El Marqués de la Ensenada.—Sr. D. Francisco Barrero.»

Conveniente sería, á mi juicio, que en estos tiempos de más general ilustracion recomendára el Gobierno á las autoridades de los puertos en que funcionan dragas que tomáran algun interes en procurar los objetos antiguos que se extraigan, aunque parezcan despreciables, como decia el Marqués, á los obreros que los descubran. Es posible que con tan sencilla providencia se libráran de volver al agua ó de ser arrojados al montou de *hierro viejo* algunos objetos tan interesantes como el falconete que por fortuna se ha salvado, viniendo á formar parte de la rica y curiosa coleccion de armas del general Caballero de Rodas.

Una ligera exposicion de los primeros pasos dados en la fabricacion y uso de las bocas de fuego, cuando el hierro batido como metal tenaz, elástico y fácil de trabajar, fué la primera materia empleada, es indispensable para que los no familiarizados con los adelantos progresivos de la artillería juzguen del mencionado falconete.

## II.

«Hasta ahora no se ha podido fijar la verdadera época del uso de la pólvora en la artillería terrestre, y ménos todavía en la naval, por la dificultad de concordar las opiniones y sistemas de los eruditos y de conciliar las descripciones que nos han dejado los anticuarios, esclavos del vago, oscuro y breve lenguaje de las crónicas, en donde los hechos, desnudos de exactas y claras narraciones, dejan vacilante el juicio del lector más perspicaz y sensato. Cada nacion pretende la primacía de este descubrimiento, y de las europeas ninguna hasta aquí cuenta mayor antigüedad que de mediados del siglo XIV. Pero si en tan funesta invencion puede entrar alguna gloria, España lleva, sin disputa, ventaja á todas cuando se quiera contar entre sus hijos á los moros que tenían el pié en su territorio.»

Con estas palabras empieza la cuestion IV de las del Sr. Capmany (4), titulada *Del primer uso de la pólvora en la guerra, y de la antigüedad de la artillería*, y donde reunió con las noticias de las Crónicas de Castilla y Aragon otras de curiosos documentos que halló su diligencia en los archivos de Cataluña, no con el prurito de reivindicar para España un descubrimiento que, por más que

---

(4) *Cuestiones criticas sobre varios puntos de historia económica, política y militar*. Su autor D. Antonio Capmany y de Montpalau, secretario jubilado de la Real Academia de la Historia, etc. Madrid, en la Imprenta Real, año de 1807.

califique duramente, habia de hacer la gran revolucion en el arte de la guerra, ántes bien para negar ó poner en duda hechos y sucesos admitidos sin reserva por los más de los historiadores nacionales y extranjeros; que si hay escritores que se aferran á una frase, á una palabra si puede servir de fundamento para halagar el amor propio nacional, solia Capmany incurrir en exageracion opuesta desechando lo que para cualquiera fuera evidente.

Antes que él escribió D. Vicente de los Rios su *Discurso sobre los ilustres autores é inventores de artillería que han florecido en España desde los Reyes Católicos hasta el presente* (5), obra bibliográfico-biográfica: consigna, sin embargo, por nota las fechas supuestas de la invencion de la pólvora y de las primeras acciones de guerra en que jugaron las máquinas de tiro.

Antes tambien que Capmany, publicó el infatigable D. Martin Fernandez de Navarrete (en 1802) el *Discurso sobre los progresos del arte de navegar*, señalando la ocasion en que las naves españolas usaron por vez primera de la artillería en la mar, y despues se creyó en deber de rebatir alguna de las apreciaciones del autor de las *Cuestiones críticas*, confirmando con nuevos argumentos (6) la opinion asentada en el referido discurso.

Con posterioridad se ha escrito mucho sobre artille-

---

(5) Madrid, por Joachin Ibarra, MDCLXVII.

(6) Ilustracion III al discurso preliminar de la *Coleccion de viajes y descubrimientos que hicieron por mar los españoles*. Madrid, 1825, t. 1, pág. 118.

ría (7) dilucidando la moderna crítica muchos puntos oscuros, mas como en lo relativo á fechas de sucesos es preciso acudir á unas mismas fuentes, prefiero, en asuntos de España, valerme de las que van citadas para la sobria indicacion del origen y primeros adelantos del arma en nuestra patria.

Para todas las grandes invenciones se invoca el ingenio de los chinos como predecesor en varios siglos de lo que se recibia por novedades en Europa: tal sucede tambien con la pólvora y las armas de fuego, que se estiman de remotísimo empleo en el Celeste Imperio, aunque no conservára de ellas más que un rudimentario conocimiento cuando los navegantes de Occidente fueron admitidos en sus puertos. Si el descubrimiento se hizo en Oriente, natural sería que de él tuvieran próxima noticia los árabes, á quienes tambien se ha pretendido inventores de la artillería, probablemente por ser los de España los que la dieron á conocer; pero la buena voluntad con que algunos comentaristas han procurado descubrir los *pedreros* en la Crónica de la Cruzada de San Luis en Egipto y asedio de Damiata en 1248, no ha sido bastante para que se desconozca la *máquina pedrera* ú *hondera* que figuraba entre las de la antigua tormentaria, por más que esta vez lanzára fuego griego contra los franceses.

El primer historiador que de una manera clara y pre-

---

(7) En el *Memorial de Artillería*, t. I, año de 1844, se publicó una muy sucinta *Historia de la Artillería*, y en el tomo III se amplió con otro artículo titulado *Invencion de la pólvora*.

cisa habla de artillería y de sus efectos es el árabe Abdel Halin refiriendo el sitio y rendición de Zaragoza por el rey D. Alonso I de Aragon en 1117, segun traduccion de D. Jose Antonio Conde (8). La tradicion señala como prenda de aquella victoria á una antigua pieza que estaba desde tiempo inmemorial junto al puente del Ebro y que se trasladó al Museo de Artillería, en que se conserva indicada con el número 3.264 (9). Prosigue Abdel Halin consignando el uso de la artillería en la defensa de Niebla, año de 1257; en el sitio de Córdoba, en 1280; en el de Gibraltar, en 1306; en el de Martos, en 1325, y en el de Algeciras, en 1342, y es singular que, segun el Catálogo del dicho Museo de Artillería, que diferencia las fechas, por reducir, sin duda, las de la Egira por regla distinta, se hayan reunido *truenos* procedentes de la conquista de Niebla en 1259 y de la de Gibraltar en 1309, con una *pelota* de las usadas contra Algeciras en 1342 por D. Alonso XI (10).

---

(8) *Historia de los Arabes de España*, t. II, cap. xxv, pág. 209.

(9) *Catálogo de los objetos que contiene el Real Museo Militar á cargo del Cuerpo de Artillería*, Madrid, 1856.

(10) Están señaladas respectivamente con los números 3.265, 3.266 y 3.246. De los dos últimos no expresa el Catálogo el fundamento que haya existido para clasificar la procedencia; el del primero es la tradicion, como sucede al número 3.264, que dice sirvió *para la conquista* de Zaragoza y Tudela de Navarra, por don Alfonso el *Batallador*, si bien en nota, pág. 344, hace la siguiente salvedad:

«Aun cuando la tradicion pueda engañarse en la suposicion de que el trozo de lombarda descrito fué uno de los que figuraron en dicha época y sitio, no puede haber duda de que la artillería exis-

Nuestras Crónicas indican que el Rey moro de Granada llevó *pelotas de hierro que se lanzaban con fuego* para batir los muros de Alicante en 1331, nueva invencion de combate que puso gran temor (11), y que en el sitio de Algeciras, en 1342, «los moros que defendian la plaza lanzaban muchos *truenos* contra la hueste, en que lanzaban *pellas de fierro* muy grandes» (12), mas esta segunda vez no cogia ya de nuevo á los cristianos, que sabian cómo se disparaban esas pellas, y áun las enviaban á su vez dentro de la ciudad, si es de aceptar el dicho de Fernando del Pulgar en la Crónica de los Reyes Católicos (13): «E mandó el rey traer de las Algeciras, que estaban despobladas todas las *pedras de bombardas* que el rey D. Alonso el Bueno, su trasbisabuelo, fizo tirar contra aquellas dos cibdades cuando las tuvo cercadas.»

Hé aquí los pormenores que da la *Crónica de D. Alonso el Onceno*, cap. CCLXXXII.

«E tiraban (los moros) muchas *pellas de fierro*, que les

---

tia ya en el siglo XII en España, como lo acredita, ademas de la historia citada (de Conde), la existencia de la culebrina llamada Salomónica, construida en 1132, y la de los cañones que hay empotrados en los muros del palacio de los Condes de Fernan-Núñez, que, segun una lápida que hay junto á ellos, acreditan ser del mencionado siglo.»

Deben, pues, acogerse con reserva estos datos del Catálogo en cuya redaccion se incurrió ademas en ligera errata nombrando *lombardas* y *culebrina* á las del siglo XII. Errata, pues el propio Catálogo, pág. 343, nota con exactitud que *lombardas* empezaron á llamarse á mediados del siglo XIV.

(11) Zurita, *Anales de Aragon*, lib. VII, cap. XV, fol. 99. v.

(12) *Crónica de D. Alonso XI*, cap. CCLXXXIII.

(13) Capítulo LXXVI.



lanzaban, con *truenos*, de que los christianos avian muy grand espanto, ca en qualquier miembro de ome que diese levábalo á cercén, como si se lo cortasen con cuchiello; e quanto quiera que ome fuese ferido della, luego era muerto, é non avia cerurgia ninguna que le pudiese aprovechar; lo uno, porque venia ardiendo como fuego, é lo otro, porque los *polvos* con que la lanzaban eran de tal natura, que qualquier llaga que ficiesen, luego eral ome muerto; é venia tan recia, que pasaba un ome con todas sus armas.»

Poco despues del sitio de Algeciras debió ser conocida en Italia la noticia de la artillería. Francisco Petrarca alude indudablemente á ella manifestando admiracion y horror por la invencion del *instrumento infernal* que despedia fuego y trueno imitando á los que arrojaban las nubes, con el cual se lanzaban con horrísono estruendo pelotas de metal, en su tratado *De remedio utriusque fortunæ*, escrito en 1344 (14). Juan Villani, tambien italiano, hablando de la batalla de Crecy de 1346, cuenta que los ingleses echaban *pelotas de hierro con fuego* contra los franceses, y que el estruendo de las *bombardas* arrollaba la gente y los caballos (15), asercion que ningun historiador inglés ni frances ha confirmado, y que hace más dudosa la consecuencia necesaria de la aplicacion de artillería de campaña, pero que sirve para demostrar que Villani, contemporáneo de la batalla, conocia los efectos del arma.

---

(14) Libro I, dial. 99, *De machinis et ballistis*, cit. por Capmany.

(15) Capmany, *Cuestion IV*, pág. 198.

Dícese que Francisco Caniarense se sirvió en Lombardía de bombardas contra los venecianos en 1373 (16), y está fuera de duda que tanto éstos como los genoveses emplearon esas máquinas en la guerra de Chiozza ó Chioggia de 1378 á 1380, segun descripción prolija de autores coetáneos, y áun que se habia reducido la primitiva pesadez que tanto dificultaba el manejo, pues que se hace mérito de *bombardella parva*, ó bombardas pequeñas.

Volviendo á nuestra España, sábese por documentos auténticos, que en el tiempo de esta guerra de Chioggia, se construian en Barcelona bombardas más perfectas que las de los venecianos; se fundian otras en bronce, y existia en la ciudad depósito de todos los utensilios y pertrechos que habian menester las máquinas, maestros que hacian unas y otros, y fabricantes de pólvora; y no obstante, las Crónicas de Aragon y de Castilla guardan silencio desde el sitio de Algeciras sobre el empleo de artillería que no dejaria de ejercitarse en la no interrumpida guerra de aquellos reyes contra los moros ó entre sí. Hasta el año de 1404 no se vuelve á encontrar alusion ni noticia de las piezas ya llamadas *bombardas* en el cerco de la villa de Setenil puesto por D. Fernando el de Antequera. La Crónica de D. Pero Niño ofrece en esta ocasion los curiosos pormenores que siguen (17):

«El Infante asentó su real sobre Setenil, é cercóla de ambas partes, é lanzábanle cada dia muchas piedras de

---

(16) ANDRÉS REDENIO, *Crónica di Treviso*, cit. por Capmany.

(17) Primera parte, cap. XLII.

lombarda, é queríanla combatir..... Luego que partieron del real, cayóseles en el campo la grand lombarda, que avian de tirar della veinte pares de bueyes, é otra lombarda pequeña, que podrian tirar un par de bueyes; é al caer que cayó la grand lombarda, desconcertóse, é perdiéronse de ella algunas cosas que avian tomado ya los moros... Fallaron caida la grand lombarda que non se daba ningund remedio, é luego en este punto comenzaron á adobar el carro, é las otras cosas que eran menester. En fin tomaron la pequeña lombarda que la pudieron levar treinta hombres de pié, que cortaron varas é ramos de árboles con que la ataron. Los que quedaron con el Condestable enderezaron é cargaron la grand lombarda, que se tardaron más de quatro horas.»

Zurita (18) proporciona nuevos datos de adelanto tratando de la guerra que hizo D. Fernando I al Conde de Urgel en 1413, y principalmente en el sitio de Balaguer. «Por la parte de la Delmata, dice, que estaba á la frente del castillo, y era por donde tenía más fácil la ofensa, D. Fernando de Centellas y Alvaro de Avila, mariscales del ejército, combatieron el adarve; y Pedro Alonso de Escalante por otro lado combatia una torre del mismo castillo; y por aquel puesto más alto se hacía gran batería con una *máquina* y dos *lombardas*, que hacian mucho daño en el adarve y torre del castillo: y con otra *máquina* mayor se batia por el canton de la ciudad, y era de tal artificio y de tanta grandeza, que lanzaba una piedra

---

(18) *Anales de Aragon*, lib. XII, cap. XXII.

que pesaba 34 arrobas..... Habia otro palenque en la parte del camino de Lérida, en que tenian los mariscales del ejército tres *lombardas*, que tiraban á las torres y muro de la ciudad; y entre estas *lombardas* habia una muy grande *de fuslera*, que mandó el rey labrar en Lérida, que tiraba una piedra de cinco quintales y medio... A la parte de la puente donde estaba el Duque de Gandía se armó una *máquina* que llamaban *cabrita*, y con ella y con una *lombarda* se batia la primera torre de la puente, y la casa de la Condesa, que se defendia con mucha ballestería..... La batería comenzó á gran furia, y como la *máquina mayor* que batia al castillo lanzaba tales piedras que pesaban cada una *ocho quintales*, hacia tanto estrago, que adonde daba lo hundia hasta el primer suelo..... Combatíase la casa de la Condesa con gran furia, y las piedras que tiraba aquella *máquina* que llamaban *cabrita* eran tales, que adonde hacian el golpe rompian las vigas tan gruesas como dos grandes pinos, y hundian por lo alto el primero y segundo sobrado..... Armaron los de Balaguer una *lombarda* en una esquina de la barrera de la ciudad, y pasó la *pelota* por encima de la cabeza del Rey..... De allí adelante no cesaban de batir las *lombardas* y *trabucos* á grande furia de dia, y aún de noche, como decian á piedra perdida..... Con la *lombarda mayor* de Lérida se habia hecho tanta batería, que las *pelotas* pasaban el adarve de parte á parte, de suerte que en dos dias derribó del muro dos lienzos de torre á torre hasta el suelo..... Tirábase de la ciudad con *lombardas* más pequeñas, que eran como *tiros de campo* y hacian harto daño en el real.»

En la guerra de Granada (1446), expresa la Crónica de D. Alvaro de Luna que así las huestes del Rey como los que defendían á Atienza se servían de *engeños é lombardas é culebrinas é truenos é piedras de mano é de fonda é de mandrones*; y en el cerco de Toledo, que también unos y otros echaban *piedras de lombardas é de truenos, é muchos tiros de espingardas, porfiando todavía con cuantas artillerías é maneras pensar podían*. Por fin, en las campañas de los Reyes Católicos referidas por Hernando del Pulgar, se mencionan *lombardas gruesas, lombardas grandes, servatanas, pasavolantes, ribadoquines é otros tiros de pólvora medianos é menores*, usados á la par de los *engenios, trabucos, bancos pinjados, é grúas, é mantas, ballestas é piedras*. Hace distincion de la *espingarda* y la *artillería* y nombra por vez primera los *cortáos*, piezas que tiraban por elevacion, y que es de presumir fueran morteros. Tratando del cerco de Ronda, dice: «de la una parte las lombardas derribaban el muro, é de la otra los ingenios é *cortáos* derribaban las casas», y más adelante, del de Loja, en 1486, añade: «tiraban así mismo los *cortáos*, que echaban las piedras en alto, é caían sobre la cibdad, é derribaban, é destruían las casas..... Estando los moros en esta turbacion, los maestros de la artillería tiraron con los *cortáos tres pellas confeccionadas de fuego*, las quales subían en el aire echando de sí llamas é centellas, é cayeron sobre tres partes de la cibdad, é quemaron las casas do acertaron, é todo lo que alcanzaron.»

## III.

Por estas concisas referencias se viene en conocimiento de haberse llamada *truenos* las primeras bocas de fuego, *pellas de fierro* los proyectiles que lanzaban y *polvos* la combinacion química del salitre con el azufre. Durante el siglo XIII debieron ser muy raras estas máquinas, y probablemente de menor calibre y proporciones que las que aparecieron con el nombre de *bombardas* á mediados del XIV en toda Europa, y que en España se conocían más generalmente por *lombardas*. Lanzaban éstas *pelotas* de piedra ó *pedras de lombarda*, á diferencia de los truenos, cuyo proyectil era de hierro, á favor de la inflamacion de los *polvos de lombarda*, aunque la confusion de las crónicas no permite asegurarlo. Se ha visto por la de Fernando de Pulgar que en el año de 1486 coexistian con las *lombardas* los *truenos* arrojando piedras unas y otros; un inventario de los castillos y fortalezas reales de la isla de Sicilia, hecho por orden del rey D. Martin de Aragon en 1410 (19) espresa que en el castillo de Melazzo habia dos *truenos* que tiraban *pelotas de plomo* (due bombardi pichuli, dicte troni, chi jettano una ballota di plumbu); los historiadores italianos asientan que en 1346 y 1379 echaban las *bombardas pellas de fierro* (20), y

(19) CAPMANY, *Cuestion IV*, pág. 210.

(20) El citado Villani dice: « Jactevano pallotole di fierro con fuoco... Sanza i colpi delle bombarde che facieno si grande tremuoto », y Carlo Anton Marín, *Storia civ. e pol del comm. de Vené-*



mucho despues de admitida la voz *cañon* se encuentran repetidas las de *lombarda* y *bombarda* (21); así dijeron bien Rios y Capmany que « los historiadores varian mucho sobre la invencion de la artillería.»

Todavía en los siglos XIV y XV se extendió poco el uso de un arma cuyo trasporte y manejo eran dados á las contingencias de la *grand lombarda* de D. Fernando el de Antequera, que no podian arrastrar veinte pares de bueyes, ó de la *lombarda de fuslera* de Lérida que arrojaba *pelotas de quinientas cincuenta libras*. La artillería tendria entónces enemigos como los tiene toda invencion trascendental, y no habria de influir poco para restringir su multiplicacion la dificultad de la fábrica de la pólvora y el excesivo costo de ésta, así que simultáneamente con las lombardas siguieron funcionando en la expugnacion de las plazas las máquinas é ingenios de la antigua tormentaria, como funcionaba la ballestería al lado de muy reducido número de *espingardas*.

Los *tiros medianos y menores de pólvora*, cerbatanas, pasavolantes, ribadoquines, verdadero progreso que constituia la *artillería de campo*, *artillería menuda* y ar-

---

*ziani*, Vinegia, 1800, t. VII, pág 191, «Mentre si faceva una tale operazione il general nemico Pietro d'Oria era tutto intento di trovare in modo di salvar la sua armata per il porto di Brondolo, ma non gli venne ad effetto: anzi egli stesso colpito da una *palla di Bombarda* restó tra gli estinti.»

(21) En la pieza que mató al Condestable de Borbon en el sitio de Roma se grabó esta inscripcion:

CARLUM BORBONIUM QUONDAM HÆC BOMBARDA PEREMIT  
UTILIOR HÆC MACHINA NULLA FUIT.

*tillería sutil*, y permitía hacer *batería ó lombardear* las huestes enemigas, no estaban tampoco exentos de dificultades graves, empezando por las del arrastre en carruajes rudimentarios por campo traviesa, y las del mucho peso de dichos *tiros* que puede calcularse por el hecho de llamar *lombardas chicas* á las que lanzaban pelotas de dos á tres arrobas (22).

El uso de la artillería en la mar debia ser naturalmente posterior al de las plazas, agregándose á los inconvenientes enunciados el del emplazamiento de las enormes lombardas en vasos relativamente pequeños y cuyos costados débiles, embarazados con los remos de impulsión, tenían que resistir los efectos del retroceso de la pieza, tanto mayores cuanto más se aseguraba aquélla en el aparato del montaje. El tipo del buque de guerra en la Edad Media era la galera, cuya proa reforzada por los romanos para instalar el *rostrum* ó espolon, era el lugar más fuerte, el más desocupado y el único en que pudiera apuntarse la boca de fuego, supliendo con los efectos del timon y de los remos la falta de movimiento propio.

Don Pedro Mexia, en la *Silva de vária leccion*, admitió la especie vulgar fundada en una supuesta Crónica de D. Pedro, obispo de Leon, de que la armada del Rey de Túnez al presentar batalla á la del Rey de Sevilla, á fines del siglo XI, traía *tiros de hierro ó bombardas con que tiraba muchos truenos de fuego*. Ni en el XII, ni en

---

(22) Inventario de las fortalezas de Sicilia ántes citado.

el XIII, en que con evidencia consta el empleo de los *truenos* en determinadas ocasiones, se halla indicio de su presencia en las armadas, apareciendo el primero en 1359 cuando el arrojado monarca de Castilla, D. Pedro, quiso retar al de Aragon en el elemento en que más preponderante se juzgaba, presentando ante la sorprendida Barcelona las naos y galeras de los castillos y leones. En la defensa del puerto jugó una *lombarda* desde la nao surta frente al convento de San Francisco, con el acierto de astillar la obra muerta del uxor castellano, matándole un hombre, y de resentir el palo mayor llevando parte del castillo y gente que en él habia, en pocos disparos (23).

De los demas bajeles que formaban la línea de defensa no se dice tuvieran artillería, ni la llevaban los castellanos que atacaban, por lo que se duda si la lombarda era de efectivo armamento de la nao catalana ó si se estableció temporalmente á bordo con ocasion de la defensa, formando la primera batería flotante; pero más fácil hubiera sido en este extremo, á mi juicio, estando tan próxima á la playa la línea de galeras aragonesas (24), establecer en tierra la bombardarda donde no habia de tropezarse con los obstáculos de una instalacion provisional en la estrecha cubierta de la nao.

---

(23) *Chroniques d'Espagne* por el archivero real Miguel Carbo-nell, lib. VI, cap. IV, fol. 187, cit. por Capmany.

(24) Véase el plano que acompaña á los *Discursos leídos ante la Real Academia de la Historia*, en la pública recepcion de don F. Javier de Salas, Madrid, 1868.

Porque nuestros cronistas no lo expresan, dúdase asimismo que en la batalla de la Rochela, ganada á los ingleses en 1371, lleváran artillería las naves españolas (25), lo afirman, sin embargo, los historiadores contemporáneos Walsingan, inglés, y Froissart, frances, repitiéndolo muchos otros que han escrito posteriormente de aquel suceso (26). La Crónica de D. Enrique II se limita á decir: «Este año (1371) ovo nuevas el rey D. Enrique como micer Ambrosio Bocanegra, su almirante, con doce galeras suyas, las cuales él avia enviado en ayuda del Rey de Francia, estando cerca de la Rochela, que estaba estonce por Inglaterra, llegára y el Conde de Peñabroch (Pembrock), que venia por lugarteniente del Rey de Inglaterra en Guiana, con treinta é seis naos, é con mucha compañía de caballeros, é escuderos, é omes de armas, é con grand tesoro que el Rey de Inglaterra le diera, para facer guerra en Francia: é que llegando el dicho Conde de Peñabroch á la villa de la Rochela con las dichas naos, las doce galeras de Castilla pelearon con él, é le desbarataron, é prendieron á él, é á todos

---

(25) CAPMANY, *Cuestion IV*, pág. 241.

(26) Thomas Lediard, en su *Histoire navale d'Angleterre depuis la conquête des normands en 1066 jusqu'a la fin de l'année 1734*, Lion, 1751, dice textualmente, t. I, pág. 125:

«Le P. Daniel (*Hist. de la Mil. Franc.*) remarque sur cette action que la flotte espagnole étoit composée de vaisseaux de même espèce que ceux qui furent détruits á Sluys en 1340; qu'on usa de balistes et d'autres machines avec lesquelles on lançoit des barres de fer et de grandes pierres pour couler á fond les vaisseaux, et qu'il y avoit même du canon.»

los caballeros é omes de armas que con el venian, é tomaron todos los navíos é tesoros que traian.»

El cronista no se entretiene en explicar las maniobras de las armadas ni las peripecias del combate, que no es su ánimo describir: si lo hiciera especificando la disposición de las galeras, como abordaron y rindieron á las enemigas, citára siquiera ballestas y viratones sin hacerlo de la artillería, habria entónces razon para negar la presencia de ésta, mas no descendiendo á pormenores no es dable en sana crítica buscar en la Crónica de Enrique II fundamento para negar lo dicho en las de Walsingan y Froissart (27).

---

(27) El mencionado Lediard, que relata año por año todas las expediciones marítimas y combates de los ingleses, no menciona la pólvora hasta el año de 1512, y esto incidentalmente, pues tratádo del encuentro del almirante Tomás Korevet con los franceses, dice que abordándose las capitanas se incendió una de ellas y volaron ambas. En la *Histoire générale de la Marine*, Paris, 1746, tampoco se encuentra noticia de la artillería hasta llegar al sitio de Rapálo en 1494, t. II, pág. 343, y en el *Recueil historique et chronologique de faits mémorables, pour servir à l'Histoire générale de la Marine*, Paris 1781, no se habla de ella anteriormente al sitio de Constantinopla por Mahomet II en 1453. No por estas omisiones es ménos cierto que de muy atras habian trasmitido las olas el eco de los truenos y lombardas.

Si admite duda lo que aseveraron escritores reputados como veraces, poco favorable juicio ha de merecer lo que sólo el señor Francis Steinitz, sin cita de autoridad ni procedencia, ha estampado en su obra *The Ship, its origin and progress*, London, 1849, pág. 137, á saber: que segun documentos de Junio de 1338, entre los pertrechos del buque inglés *Christopher of the Tower* habia tres cañones de hierro (*cannon*); que en los de la barca *Mary of the Tower* habia un cañon de hierro con dos recámaras (*with two*

Como quiera que sea, muchos autores modernos fijan como punto exacto de partida de la artillería naval la guerra de Chioggia entre venecianos y genoveses, por los años de 1379, que ántes he citado, y el mismo Capmany se fija en esta fecha (28) y asigna para las escuadras de Aragon la de 1418, á pesar de encontrar en la Crónica de D. Pedro Niño la mencion terminante de *truenos* lanzados por las galeras á la plaza de Orán en 1404 y de haber descubierto en los archivos de Barcelona otros interesantísimos documentos que le contradicen.

Uno de ellos acredita «que el patron Bartolomé Vidal que en el año de 1381 pasaba á Pisa y despues á Nápoles, embarcó en Barcelona una *bombarda* para defensa de su nave, habiendo prestado ántes caucion juratoria de volver con ella al puerto de su salida, por estar prohibida la extraccion de armas fuera del reino, por evitar el abuso de venderlas á los enemigos.» Otra caucion semejante prestada por Juan Felipe Boni en 1401, «por razon de várias armas y pertrechos que llevaba para defensa de su nao, que partia de Barcelona con destino á Pisa, y entre ellas se nombran cuatro *bombardas*, de cuya conservacion y existencia debia dar cuenta al regreso de su viaje, que no podia pasar el término de cinco meses.»

---

*chambers*), y otro de bronce con una recámara, y que en las cuentas de gastos de los años 1372 y 1374 hay pagos por ocho cañones (*guns*), por várias partidas de pólvora y otras de salitre y de azufre.

(28) *Question* IV, pág. 246.

Mr. Jal (29) halló en el archivo de Perpiñan dos contratos de fletamento hechos en el puerto de Barcelona en 1393 y 1394: el primero, de la nao *Sancta María Bonaventura*, encierra entre las cláusulas esta: *Item, que aya a donar íff bombardes ab xxx pedres ab compliment de polvere*: el otro, de la nao *Sta. María*, *Item, que ayen íff bombardes ab xxxx peres ab bastament polvora*.

«Sin embargo, estos documentos, dice el Sr. Capmany de los suyos, no testifican sino que en naves mercantes se embarcaron bocas de fuego para su defensa, sin poder hallar cuándo los bajeles de guerra, que eran entonces las galeras, las adoptaron como armas de su dotacion.» Es exacta la observacion, pero si en este tiempo estaba en España extendido el uso de la artillería hasta el punto de llevar las naves del comercio *bombardas* para su defensa, lógico es tambien admitir que los buques de guerra las lleváran para la ofensa. La marina aragonesa en nada cedia á las de Venecia y Génova, con las cuales se habia medido muchas veces; ¿cómo habia de consentir en la inferioridad que se seguiria de no montar artillería hácia los años de 1379 de la guerra de Chioggia en que sus émulos la tenian? Antes es de creer que estos imitáran á los aragoneses, que veinte años atras (1359) se sabe habian defendido su puerto *lombardeando* al enemigo.

De la marina castellana existe otro testimonio que escapó á la diligencia de Capmany y que hubiera desva-

---

(29) *Glossaire nautique*.

necido todos sus escrúpulos, así por la excepcion del que lo da, presente al suceso, como por lo terminante de sus palabras. El cronista portugués Fernam Lopes al describir las operaciones del sitio puesto á Lisboa el año de 1384 por D. Juan I de Castilla, dice: «que como se sostuvieran los portugueses en la villa y castillo de Almada, situados frente á Lisboa en la orilla izquierda del Tajo, emplearon los castellanos medios más enérgicos como *una bombardas que se desembarcó de la escuadra, que pesaba cinco quintales*, con lo cual se vieron los defensores obligados á capitular, autorizados para ello por el mismo Maestre de Avis » (30).

Los documentos posteriores sólo sirven para acreditar los progresos de la artillería embarcada y para formar juicio comparativo de la de épocas anteriores. En 1418, la galera Real de D. Alonso V, que iba á presentar su proa contra las venecianas, llevaba *dos bombardas de hierro que tiraban peso de once libras la una y de siete la otra, dos quintales de pólvora y treinta y seis piedras labradas*, y un siglo más tarde, la armada preparada en Barcelona por D. Fernando el Católico para Nápoles (1506) contaba en la galera Real «una bombardas gruesa de hierro, toda de una pieza, que pesaba cuarenta y tres quintales con

---

(30) *Chronica d'El Rei D. Joam I de boa memoria, e dos Reis de Portugal ó decimo. — Part. I. Em que se contém a defensão do Reino, ate ser eleito Rei. — Part. II. Em que se continuam as guerras com Castella, desde ó principio do seu reinado até as pazes. — Offerecida a Majestad del Rei Dom Joam IV. N. Senhor de Miraculosa memoria. — Composta por Fernam Lopes. — Lisboa, a custa de Antonio Alvares. 1644.*



su cepo y afuste. Item doce bombardas *cerbatanas*, con sus cepos, horquillas y calces. Item diez piedras para la bombardas gruesa. Item sesenta y seis pares de piedras para las *cerbatanas* y pasavolantes. Item doce quintales y medio de pólvora. Las demas galeras montaban una bombardas gruesa, dos *cerbatanas* y dos pasavolantes.

## IV.

Los ejemplares de bocas de fuego de la edad primera de la artillería que han llegado hasta nuestra era y que en no escaso número se guardan en los museos, permiten formar juicio de las operaciones de su construcción. Unos consisten en tubo cilíndrico de hierro batido, de poco diámetro, bastante corto y cerrado por la culata, que debió destinarse á lanzar balas de plomo. Otros tambien cortos, pero de extraordinario grueso, que tenían la forma de un vaso, ó más bien de cono truncado, ya con el fondo cerrado, ya con recámara separada, se construían formando el ánima con plancha ó lámina de hierro batido, arrollada sobre molde, que se cubria con manguitos ó anillos anchos, uno junto al otro, y para mayor seguridad se recubrian las uniones de éstos con otros anillos ó zunchos más estrechos. Tambien se formaban con duelas de hierro batido aseguradas con los manguitos y los zunchos, sistema que se seguia preferentemente en España. Estas máquinas disparaban *pelotas* de piedra cuyo peso alcanzó á mil libras.

De la especie hay en el Museo de Artillería varias

muestras: dos señaladas en el Catálogo de 1856 con los números 3.270 y 3.271, tienen 205 milím. de calibre, 1<sup>m</sup>,28 longitud del ánima, y 1<sup>m</sup>,395 longitud total la primera; 200 milím. de calibre, 1<sup>m</sup>,293 longitud del ánima, y 1<sup>m</sup>,42 longitud total la otra; sirvieron en el sitio que el rey D. Fernando V puso á la ciudad de Baza en 1489 y se conservaban en la ciudad por donacion expresa de los Reyes Católicos. Otro ejemplar muy notable posee el Museo Arqueológico, recogido por el Sr. Rada y Delgado en Alcalá de Henáres, donde se utilizaba como tubo de conduccion de aguas. El ánima está formada con plancha de hierro arrollada, sujetándola manguitos estrechos, con la singularidad de no tener zunchos encima que es motivo para estimarla como de las más antiguas bocas de fuego. Sin la recámara, de que carece, mide 1<sup>m</sup>,85 de longitud, con calibre de 0<sup>m</sup>,39 y diámetro exterior de 0<sup>m</sup>,25.

A fines del siglo XIV, que fué extendiéndose el uso de los *tiros*, se modificaron las formas, variando éstas áun más al idearse la *artillería mediana y menor ó sutil*. La recámara, que habia sido cónica y de menor diámetro que el ánima, se igualó con ésta y se adoptó la figura cilíndrica para que la pelota sufriera más tiempo la accion de los gases y no saliera ántes de la completa inflamacion de la pólvora. Por la misma razon se fué aumentando la longitud de las piezas, que tuvieron hasta diez metros, y disminuyendo el *calibo* ó calibre. En el Museo Naval hay una lombarda gruesa, turca, regalada por Mehemet-Bajá al entónces vicealmirante D. Juan José Martinez. Es de mayor longitud, 2<sup>m</sup>,85, que todas las del Museo

de Artillería; tiene 0<sup>m</sup>,140 de calibre y 0<sup>m</sup>,260 de diámetro. El ánima es de plancha de hierro con manguitos y zunchos, y en éstos están fijas tres argollas ó cáncamos para sujecion de la pieza.

Mr. Jal (31) describe otra lombarda existente en el Museo de Venecia, que figuró en la guerra de 1379, y que se compone de un tubo de várias láminas de hierro soldadas una á otra, rodeado con duelas gruesas de madera sujetas con zunchos de hierro y cuerdas. Por esta cita dije que los venecianos estaban en artillería atrasados con relacion á los españoles, contra el dictámen del Sr. Capmany.

El modo de servirse de estas piezas, sumamente prolijo y dificultoso, consistia en empotrarlas sobre una tosa ó grueso tablon de madera, afianzándolas con cuerdas y abrazaderas de hierro: por la parte de la boca descansaba el mecanismo en un polin ó cepo cuya altura se aumentaba ó disminuía por medio de cuñas para hacer la puntería. La recámara, que contenía la carga de pólvora, se ajustaba y aseguraba á la pieza por medio de enchufe y de amarras de cuerda, apoyando por detras en una mortaja del mismo tablon ó en otro especial contenido con piquetes clavados en el suelo, con suplemento de cuñas metidas á martillo entre la culata y el tablon. El proyectil se introducía por la boca. A cada disparo habia que aflojar las amarras, extraer la recámara para poner otra ó cargarla de nuevo, rectificar la situacion y repetir las

---

(31) *Glossaire nautique*.

dichas operaciones. El fuego era por consiguiente lento y se necesitaban muchos brazos para los movimientos de la carga: gracias si podian hacerse ocho ó diez disparos en todo un dia.

Estos montajes imperfectos parece se llamaban ya *cureñas* en el año 1342 (32) y más tarde *encabalgadas*.

Las lombardas gruesas debieron estar igualmente empotradas en la proa de los buques, pero con doble sujecion para asegurarlas de los balances, y por tanto con mayor dificultad y pérdida de tiempo para los disparos. No es de extrañar, pues, que la dotacion de municiones de la galera real de D. Alonso V de Aragon fuera de *treinta y seis piedras y dos quintales de pólvora* para dos piezas. A pesar de todo, G. de Resende (33) elogiaba mucho la idea de haber montado bombardas gruesas (moyto grandes bombardas) en las carabelas, porque los tiros rasaban el agua y eran de gran efecto.

El capitán Moritz-Meyer dice que en 1377 se fundieron cañones de hierro, y también Capmany cree se fundieron en España después de 1359, pero Collado y Ufano, autoridades que escribieron respectivamente en 1592 (34) y 1612 (35) aseguran que nunca se habían hecho cañones de hierro fundido; y efectivamente, los

(32) *Crónica de D. Alonso Onceno*, cap. CCLXXX.

(33) *Chronica de João ho segundo*, cap. CLXXX.

(34) LUIS COLLADO, *Práctica manual de Artillería*, Milan, 1592,

(35) DIEGO UFANO, *Práctica militar de Artillería*, Brusélas, 1612.

adelantos de la metalurgia no consintieron esta innovacion hasta los tiempos modernos (36). Fundiéronse, sí, proyectiles: Hernando del Pulgar (37) lo expresa terminantemente tratando del cerco de Ronda: «Ficieron an-simesmo pelotas redondas, grandes é pequeñas de fierro, é destas facian muchas en molde, *porque en tal manera templaban el fierro, que se derretia como otro metal.*» Fundiéronse tambien tiros de bronce desde muy temprano segun acredita uno de los documentos del Sr. Capmany (38) diciendo «que Berenguer Simó, contador de las Reales armadas, entregó á las galeras para llevar á Sicilia, en 1380, una bombardas grande *de metal*, de peso de doce quintales, item seis bombardas de hierro con sus cepos, cien libras de polvora, cien piedras de bombardas, etc.»

Asimismo enseña la serie de documentos referidos nombres de maestros de artillería y de algunos procedimientos de fabricacion:

En el año de 1393 se pagó á Pedro Burgués, herrero de Barcelona, su cuenta por las recomposiciones que hizo á tres bombardas pequeñas.

En el mismo, á Bartolomé Oliver, herrero de Barcelona, se pagaron seis bombardas pequeñas que se le

---

(36) Sin embargo, el Dr. Diego García de Palacio, en su *Instruccion náutica para el buen uso y regimiento de las naos*, Méjico, 1587, indica claramente que los buques llevaban en su tiempo *piezas de hierro colado*.

(37) *Crónica de los Reyes Católicos*, cap. XLIV.

(38) *Cuestion IV*, pág. 204.

mandaron fabricar, á razon de seis florines y medio de oro cada una, comprendidos tres sueldos por el gasto de conducir las á la Atarazana para probarlas.

Item á Pedro Tortós, mercader de Barcelona, por precio de quince quintales de salitre se pagaron 520 sueldos.

Item á Jayme Sala, maestro de obras, se dió comision para comprar piedra, de la que hizo 51 piedras redondas para las bombardas grandes, 43 para las medianas y 25 para las pequeñas, advirtiendo que Pedro Carbó, recibidor, tenía un molde de hierro para formar (¿calibrar?) las piedras grandes de las bombardas.

En 1413 se pagaron várias cantidades á Rodrigo de Almanza por construccion de ingenios, bombardas, gatas y bancos pinjados.

Item á Pedro Colomer, maestro de hacer bombardas, en Barcelona, y á dos ayudantes de su oficio, se señaló salario para pasar á Lérida.

Item á Simon Jaca, Vicente Sola, Jaime Porta y Francisco Porra, fabricantes y mercaderes de pólvora, se pagaron 4.434 sueldos y 8 dineros barceloneses por 1883 libras que entregaron, á razon de dos sueldos y medio la libra (39).

Item se pagó al moro Alfarax Darhin, herrero de Tarragona, y á otros tres maestros que se mandaron al sitio de Balaguer.

En los cercos de Ronda y de Málaga «ficeron los

---

(39) Corresponden á 14 reales de nuestra moneda.—Capmany.

maestros del artillería unas pellas grandes de hilo, cáñamo é pez, é alcrevite, é pólvora, confeccionados con otros materiales de tal manera e compostura que poniéndoles fuego echaban de por sí por todas partes centellas é llamas espantosas..... Habia maestros lombarderos y ingenieros é pedreros que facian piedras de canto é pelotas de fierro, é todos los maestros que eran necesarios é sabian lo que se requeria para facer la pólvora..... Habia muchos, oficiales ferreros, carpinteros, fundidores é carboneros que tenian cargo de facer el carbon para las fraguas, y esparteros que facian sogas y espuestas..... é havia otros maestros de facer pólvora la cual se guardaba en cuevas que facian debajo de tierra.»

He visto otro documento del Archivo de Simánca, las cuentas del tesorero Ruy Lopez de Toledo de las catidades pagadas á la gente que se encontró en el cerco de Ponferrada, dirigido por el Conde de Benavente (40) en que se hace mencion de Maestre Pedro y Maestre Juan su hermano, vecinos de Zamora, que tuvieron á su cargo fundir y hacer todos los ribadoquines que pudiesen, á condicion de que por cada ribadoquin que fundiesen y saliera limpio y bueno, sufriendo la prueba de dos tiros, se les pagase mil mrs., poniendo de su cuenta la leña y carbon, el molde, madera y demas cosas necesarias, excepto el cobre y estaño. Fundieron diez y siete ribadoquines, que salieron buenos, y les fueron pagados, dándoles 1.500 mrs. más de lo tratado (41).

(40) *Contadurías generales*. Leg. 108, 1.<sup>a</sup> época.

(41) En la *Revista de Archivos, Bibliotecas y Museos*, t. iv, pá-

Subsistió la artillería de hierro forjado hasta el siglo XVII, no obstante la mayor facilidad de la fundición de bronce que iba multiplicando el número y forma de las bocas de fuego. Con la artillería sutil se modificó el armamento de los buques á fines del siglo XIV, colocando piezas de esta clase en el castillo de popa y en la regala entre los remos, para cuyo objeto se imaginó poner muñones en el zuncho que correspondia próximamente al centro de gravedad de la pieza y encajarlos en una horquilla provista de pinzote, que entraba en la regala. Con este procedimiento podian girar en los dos sentidos, horizontal y vertical, necesarios para la puntería.

El falconete que perteneció al general Caballero de Rodas es de esta clase. Formada el ánima con duelas de hierro batido, aseguradas con los manguitos, los zunchos que cubren las junturas de aquéllos tienen los cantos redondeados á lima, lo cual indica cierto esmero no comun en la fabricacion, sobresaliendo el último de la boca, que es de mayor resalte y forma el brocal. En la parte posterior un marco rectangular que deja hueco para la recámara se une por los dos brazos, estirados en forma de media caña, á la pieza, atravesándolos un perno del último zuncho, que está remachado al exterior. La recámara tiene figura de alcuza, contribuyendo á la seme-

---

gina 87, se ha publicado un documento que da noticia de otros dos maestros: tiene por título: «Concierto que el Contador mayor de Castilla hizo con Juan Zagala y Juan de Cuvillana, maestros artilleros de Sus Altezas, para la construccion de la rexa de la Real capilla de Granada (A. 1518).»



janza el asa con que se maneja : encaja en la culata con una pieza de enchufe; descansa en una planchuela curva sujeta en el dicho marco, y se afianza con una fuerte cuña de hierro que lo atraviesa de uno á otro lado. Una palanca ó rabera que del mismo marco se prolonga hácia atras en direccion del eje del mecanismo, sirve para la puntería. Las dimensiones de esta curiosa pieza, que sin duda debió ser del armamento de una galera, son: 0<sup>m</sup>,75 de longitud de la caña; 0<sup>m</sup>, 25 la del hueco del marco y cuña, y 0<sup>m</sup>,34 la de la rabera, ó sea 1<sup>m</sup>, 34 en total longitud. Los zunchos están separados 0<sup>m</sup>,08; el calibre es de 0<sup>m</sup>,07 y el diámetro exterior en el brocal 0<sup>m</sup>,116.

En el Museo de Artillería de París existe un falconete muy parecido á éste, que tiene asignado el siglo XIV, más el que queda descrito me parece del siglo siguiente: del XV hay también en nuestro Museo de Artillería dos falconetes, señalados con los números 3.278 y 3.279.

Interesante modelo es asimismo el de un *pasavolante* ó *cerbatana* recogido en Alcalá de Henares por el señor Rada y Delgado como la lombarda anterior, y traído por su eficacia al Museo Arqueológico. Se cree formára parte de los trofeos traídos por el Cardenal Cisneros á su vuelta de Orán, y es posible procediera de alguna de las galeras de aquel nido de piratas. Es boca de fuego de las que se situaban en crujía, á ambos lados de la lombarda gruesa, y cuatro grandes argollas repartidas en los zunchos, todas de un mismo lado, indican que se suspendía de los baos del castillo en disposición que sigue en práctica todavía entre los piratas mahometanos del archipiélago de Filipinas. La pieza es de gran longitud pro-

porcionalmente á su calibre, teniendo 2<sup>m</sup>,32 en la primera, 0<sup>m</sup>,07 de diámetro en el ánima, y sólo 0<sup>m</sup>,11 de diámetro exterior, y no hubiera podido manejarse puesta en el costado, pues es de advertir que la recámara, que no se ha encontrado, aumentaría no poco el largo.

Las piezas de costado no empezaron hasta el último tercio del siglo xv, disparando á barbata, esto es, por encima de la borda primero, y por las portas ó troneras, que se construyeron posteriormente, realizando al efecto la obra muerta de los buques.

Mr. Charnock (42) da cuenta de un buque construido en Escocia en el siglo xv que se llamaba el *Great Michael*, con 240 piés de eslora ó largo y 36 de ancho: los costados tenían 10 piés de espesor y eran tan fuertes que *no podia atravesarlos* ningun proyectil. La artillería costó 30.000 libras, pues tenía muchos cañones (*cannon*); seis en cada banda, tres grandes basiliscos, dos á popa y uno á proa, y otros muchos menores como falcones y falconetes, moyanas, voladores, serpentinas (*pestilent serpentens*), dobles perros (*double dogs*), culebrinas (*culvering*), etc.

Estos nombres extravagantes tomados de animales reales ó imaginarios, de aves carniceras ó de la rapacidad del hombre (43) revelan por sí solos la época. De ella dice el Sr. Rios (44): « La diversidad y multitud de

---

(42) *History of marine architecture*, London, 1800.

(43) *Ribadoquin*, segun Capmany, se tomó de la voz italiana *ribaldo*, que corresponde á ladrón ó salteador.

(44) Discurso citado, pág. 60.

piezas creció hasta lo increíble..... Inundáronse los ejércitos y plazas de dragones, áspides, basiliscos, serpentes, serenas, pelicanos, sacres, falcones, falconetes, girifaltes, ribadoquines, esmeriles, pasadores, culebrinas y sus derivados. A éstos se agregaron otras bocas de fuego de mayor calibre, y con nombres más hinchados; los despertadores, siflantes, trabucantes, rifadores, rebufos, crepantes, verracos. Molesto sería referirlos todos.»

Por entónces empezaron tambien á llamarse cañones. Los franceses derivaron la palabra de la italiana *canna*, caña (45), y no sé si los españoles les precedieron ó siguieron en la adopción de la voz; ello es que las lombardas, con los zunchos que imitan los nudos y le división de los cañutos, tenían mucha semejanza con una caña, y á cualquiera pudo ocurrir la comparación. Cañon es aumentativo de caña, y los artilleros españoles han seguido llamando caña en la artillería moderna á la parte anterior de los cañones.

El primero de nuestros escritores artilleros (46) explicó lo que significa una parte de esos nombres extraños.

« El mosquete, dice, tira dos onzas de bala de plomo.  
» El esmeril, de 6 á 12 onzas.

---

(45) LUIS NAPOLEON BONAPARTE, *Dict. de la Conversation*, París, 1857, Art. *Canon*.

(46) D. DIEGO DE ALAVA, *El perfeto capitán instruido en la disciplina militar y nueva ciencia de artillería*, Madrid, 1590.

- » El falconete, de 3 á 4 libras de bala.
  - » El pasavolante y cerbatana, de 5 á 6 libras.
  - » El sacre, de 8 á 10 libras.
  - » Las moyanas, suerte de piezas usadas para navíos y galeras, 8 á 10 libras de bala.
  - » La media culebrina, de 12 á 16 libras.
  - » La culebrina, 20 á 45 libras.
  - » Los cañones, añade, tiran bala de hierro. Los hay de muchas clases, como tambien medios cañones y cuartos: tiran bala de 35 á 60 libras los de batir, pero tambien los hay reforzados que tiran de 80 hasta 120 libras.
  - » Los basiliscos que usan los turcos tiran bala de hierro de 100, 150 y 200 libras.
  - » Los pedreros en su mayor parte sirven en la mar y tiran pelotas de piedra de mucho peso, y gavias de piedra, cadenas y otras cosas semejantes.
  - » Los trabucos y morteretes son piezas cortas.»
- Julio César Firrufino (47), añadió algunos pormenores de la artillería naval, que no huelgan en este sitio:
- «Las piezas que se han de llevar en galeras son cañones y pedreros: los cañones que dicen de crujía tiren 40 libras de bala y tengan de largo 18 diámetros de su boca, y los pedreros tiren 25 libras. En los navíos de 600 toneladas para arriba, sus piezas han de ser medios cañones de 25 libras y medias culebrinas bastardas de 12 libras, y si fuere de 400 toneladas para abajo, las piezas

---

(47) *Plática manual y breve compendio de artillería*, Madrid, 1626.

sean medios cañones de á 16 libras, largos 20 ó 21 diámetros, y medias bastardas que tienen 10 libras.»

Advierte que con los pedreros no han de tirarse balas de hierro, porque es muy peligroso y sería probable reventáran. «Tíranse pelotas de piedra y son de muy grande efecto en los navíos.»

Por último, el citado Dr. Diego García de Palacio, explicando las obligaciones del Condestable y lombarderos en su *Instrucción náutica para el buen uso y regimiento de las naos*, ofrece las siguientes curiosas noticias de la artillería á bordo.

«Todas las piezas abiertas que se sirven con cámaras han de estar sobre la cubierta, porque si están debajo, el humo que queda dentro ocupa la vista á los que sirven. Por manera que éstas y los versos se han de poner sobre las toldas de popa y proa, y las cerradas que son de culata, que echan el humo por la boca..... Terná sus portañuelas dos palmos en cuadra con sus bisagrones para cerrallas y abrillas cuando convenga, y en los lados de cada una dos argollones de hierro fuerte, y cerca del muñon un gancho, y dél á las argollas puestos sus aparejos para zallar las piezas, y de las argollas á la culata de cada una, sus retenidas tan largas cuánto es menester para recular la pieza, advirtiendo que la una sea más corta que la otra, para que reculando la pieza, y teniendo la boca dentro, por la retenida corta dé media vuelta, y quede perlongada de popa á proa, para que el lombardero pueda tornalla á cargar, sin que por la portañuela le puedan hacer daño: y advierta tambien que, cargada la pieza ó piezas, se haga la puntería donde convenga,

sin que ningun cañonazo se tire en duda si acertará ó no, y las que tuviere señaladas y apuntadas para tirar á los árboles, jarcia y velas los tirará con pelota de cadena; y si para el cortado y echar la nao enemiga al fondo, con pelota rasa; y si para las obras muertas y altos, con pelotas de puyas; y si para dañar y estropear la gente que está sobre la jareta y tolda, tirará con linternas de pedernal, cabezas de clavos y estoperoles.....

» La artillería que se ha usado es de diversas formas, pero diré lo que me parece más conviniente para el uso de nuestra nao: piezas hay cerradas de bronce é hierro, y otras abiertas; de las de hierro sólo á mi parecer se deben usar algunas coladas, que teniendo con ellas cuidado aprovechen, y son seguras, todas las demas son matahombres, y pudiendo haber otras, áun no deberian usarse éstas: las de bronce son así las cerradas como las abiertas, que tienen cámaras buenas cada una para sus efectos: y así convendrá que sean fornidas de metal, y más cortas de lo ordinario, y que como ahora se usan, fenezca la culata en forma piramidal, aguda donde ha de dar y cebar el fogon, porque siendo tales se mandan y menean mejor, ocupan ménos lugar, y no se calientan tan presto, y no hacen mucha fuerza al retirar, y basta que los sacres sean de veinte y cuatro á veinte y ocho quintales, y los medios de catorce á diez y ocho: y tambien son buenos otros cañonetes de á doce quintales, y falcones, y medio falcones, y versos de á dos cámaras para sobre la cubierta, porque, como hemos dicho, no deben estar debajo, porque no echan el humo fuera, y con él se estorbe la vista y lo que se debe hacer: y las dos mayo-

res, y mejores piezas se pondrán á media popa, y otras dos á las cuadras de proa, y otras dos por los escobenes de la vita, y en los bordos se pornán las demas pequeñas, repartidas de tres en tres brazas: y adviértase que sobre cada pieza destas principales es bien se ponga un verso algo desviado del un lado, para que, habiendo tirado la pieza, en el entretanto que se carga el verso, apunte y se tire, para que no estorben al artillero: y áun sobre esta cubierta es tambien conviniente y necesario que en las amuradas estén otras dos piezas de veinte quintales con artillero diestro y quien le ayude y sirva.....»

Quede aquí la exposicion de los orígenes de la artillería, hácia los cuales vuelve la ciencia moderna empleando el hierro en la fabricacion de cañones, cargándolos por la culata y disponiéndolos para arrojar proyectiles de quinientas y de mil libras, haciendo bueno el proverbio

«Al fin y al cabo de los años mil,  
Corren las aguas por do solian ir.»

Dios sabe las vueltas que dará todavía esa invencion que el Sr. Capmany calificó de funesta, de infernal el Petrarca, y de la que dijo el príncipe de nuestros ingenios: «¡Bien hayan aquellos benditos siglos que carecieron de la espantable furia de aquestos endemoniados instrumentos de la artillería, á cuyo inventor tengo para mí que en el infierno se le está dando el premio de su diabólica invencion, con lo cual dió causa que un infame y cobarde brazo quite la vida á un valeroso caballero, y que sin saber cómo ó por donde en la mitad del coraje y brío

que enciende y anima á los valientes pechos, llega una desmandada bala disparada de quien quizá huyó y se espantó del resplandor que hizo el fuego al disparar de la maldita máquina, y corta y acaba en un instante los pensamientos y vida de quien la merecia gozar luengos siglos » (48).

---

(48) *Quijote*. P. I, cap. xxxviii.

---



## DISQUISICION SEGUNDA.

---

### CARTOGRAFÍA.

La carta de Juan de la Cosa existente en el Museo Naval.—Juicio de este documento.—Vicisitudes que ha tenido.—Quién era Juan de la Cosa.—Sus conocimientos y navegaciones.—Cómo se construía una carta de marear en el siglo xv.—Padrones.—Valor que alcanzaron.

#### I.

A principios del mes de Marzo de 1853 publicaron los principales periódicos de París el anuncio de venta en subasta de la biblioteca del Barón de Walckenaer, insigne geógrafo que había logrado formar una colección notable de cartas, planos y otros documentos interesantes y raros en la historia de la ciencia á que había consagrado sus estudios. La subasta había de empezar el 12 de Abril por término de 43 días, y encareciendo el diario *La Presse* la riqueza y curiosidad de la Colección de Cartografía, expresaba hallarse entre ésta la Carta de Juan de la Cosa, *el más interesante documento geográfico que nos ha legado el fin de la Edad Media.*

Por entónces se hallaba en París el Sr. D. Ramon de la Sagra, autor de la *Historia política y natural de la Isla de Cuba*, amigo del Baron de Walckenaer y aprecia-  
dor de la Carta citada, de que habia hecho mencion en la introduccion geográfica de su obra, reproduciendo por calco toda la parte concerniente á la América. Comunicó sin pérdida de tiempo el anuncio de venta á diversas per-  
sonas que unian al amor de las glorias nacionales la in-  
fluencia necesaria para recomendar al Gobierno la read-  
quisicion de un documento histórico que nunca debió salir de España; dirigió al Ministro de Marina una ex-  
posicion oficial razonando la conveniencia de comprar este mapa original, sustraído sin duda de nuestros archi-  
vos, é interés, por último, la opinion pública, envian-  
do á los periódicos de Madrid *La Nacion* y *La España* (27 Marzo 1853) comunicados entusiastas en que nota-  
ba cuán censurable habia de ser, si se perdía, la ocasion de rescatar el precioso documento autógrafo que hace mejor prueba de los conocimientos científicos de que es-  
taban dotados los españoles que acompañaron á Colon en el descubrimiento de las Indias occidentales.

Estos pasos no fueron infructuosos: el 31 de Marzo, brevísimo plazo en la marcha ordinaria de nuestros ex-  
pedientes administrativos, se expidió por el Ministerio de Marina Real órden al de Estado, á fin de que éste encargára al Enviado extraordinario y Ministro plenipo-  
tenciario de España en París que desde luégo adquiriera el mapa de Juan de la Cosa, valiéndose para efectuar la compra del mismo Sr. La Sagra ó de cualquiera otra persona que tuviera por conveniente, en la inteligencia

de que habria de costearse el importe con fondos del Depósito de Hidrografía, á cuyo archivo se destinaba de antemano la Carta.

La adquisicion no era, sin embargo, tan fácil como á primera vista parecia, pues en la subasta se presentaron varios particulares ingleses y rusos y un comisionado de la Biblioteca imperial de París, obstinándose por alcanzar la posesion del documento, cuya tasacion fueron sucesivamente pujando hasta la cantidad de cuatro mil francos. Con todo, consiguió el Sr. La Sagra la adjudicacion, extendiendo su oferta á 4.321.

Llegada á España, se colocó para el exámen público en el Museo Naval (gabinete de Descubridores y Sabios marinos), con el número 553, insertando en el catálogo del establecimiento (pág. 75, edicion de 1871), la nota siguiente:

«553. Carta de la parte correspondiente á la América, que levantó el piloto Juan de la Cosa en el segundo viaje del descubridor genovés, en 1493, y en la expedicion de Alonso Ojeda en dicho año. Sustraida de España, la poseia el Baron de Walckenaer, cuyos testamentarios la vendieron en pública almoneda, y la adquirió el Depósito Hidrográfico. Su director que fué, el Sr. D. Jorge Lasso de la Vega, tuvo la condescendencia de que se depositase en este Museo, para que el público pueda ver un documento tan curioso y de mérito, con relacion á la época en que se hizo.»

¿Cuándo y cómo salió de España este monumento geográfico, que debe presumirse perteneciera á la Coleccion de padrones de la casa de Contratacion de Sevilla?

Nadie lo sabe. Don Jorge Lasso de la Vega recomendó al Sr. La Sagra despues de la compra (26 de Octubre de 1853), que procurase examinar el Catálogo de la librería de Walckenaer donde deberia constar la procedencia y circunstancias de la preciosa adquisicion, conviniendo hacer constar este dato, no sólo en los registros de la Direccion de Hidrografia, sino tambien en el Museo Naval, *donde no faltan visitantes escrupulosos que deseen cerciorarse del origen*, y como nada se consiguiera, acudiendo á la memoria de D. Martin Fernandez de Navarrete, incansable investigador de documentos marítimos, escribia éste poco ántes de su muerte en carta que tengo á la vista, lo que copio:

«No hay en el Depósito ni nunca las ha habido en él, por ser establecimiento muy moderno (del año 1797), cartas de los siglos xv y xvi, y sólo en algunos Monasterios ó Archivos se hallaba alguna, y en esta época de revolucion han desaparecido de España.»

• • • • •

«La carta del Seno Mejicano presentada por Juan de la Cosa á la Reina Católica en el año 1500, se litografió pocos años há en París, y el original lo llevó muchos años hace el Sr. Walckenaer, embajador de Holanda, que la compró en una almoneda. Sobre esto tendria mucho que hablar.»

Llamaba el Sr. Navarrete *Carta del Seno Mejicano* á la de referencia, probablemente por ser aquel golfo el que ocupa la parte más culminante y la más nueva con relacion á los descubrimientos de los españoles; por lo demas, conveniale mejor el nombre de *Mapamundi*, toda

vez que comprende completas á Europa y África, á una gran parte de Asia, á la costa occidental de América, en una palabra, al Mundo conocido entónces.

No tiene esta Carta conformidad con las modernas en la figura, siendo dificultoso el exámen minucioso y la determinacion de algunos puntos, no tanto por la comparacion analítica de documentos modernos, como por las injurias del tiempo que algo han alterado la configuracion de la superficie del plano, los perfiles de la costa y las letras de los nombres, aunque no está en general en mal estado de conservacion.

Dibujada sobre pergamino, ha sido cosida sobre un lienzo fuerte, unidas las dos hojas de que consta, formando un rectángulo de 1 metro 83 centímetros de mayor lado, por 96 centímetros en los adyacentes, encuadrado en buen marco, y con cristal que la defiende del polvo.

La parte superior fué redondeada, recortando el pergamino por la línea del dibujo, que no tenía más objeto que el de embellecer la forma, eliminando las lagunas que habian necesariamente de quedar en los lugares correspondientes á las tierras ignotas de América.

Sirve de eje del rectángulo de la Carta el Trópico de Cáncer (*Cancro*), siendo el Oeste el extremo superior, en el cual, tocando al arco de círculo que remata la figura del documento, hay otro rectángulo pequeño á manera de cuadro con marco. Contiene éste una efigie de San Cristóbal en el acto de pasar el rio, apoyado en un pino y llevando en los hombros al Niño Jesus, alusion evidente al almirante Cristóbal Colon. Han supuesto algunos que

la cara del Santo podría muy bien ser un retrato del navegante genoves, mera conjetura cuya certeza no llegaría á darnos á conocer las facciones del ilustre descubridor del Nuevo Mundo (1), toda vez que se ha desvanecido y borrado en la Carta original.

Al pié del cuadrito de la imagen, como inscripcion, dice :

JUAN DE LA COSA LA FIZO EN EL PUERTO DE S.<sup>a</sup> M.<sup>a</sup> EN  
ANNO DE 1500.

Más abajo, en la línea del eje mismo, hay una gran rosa de los vientos, de que parten diez y seis arrumbamientos, siendo notable que el centro de la rosa está adornado con una imagen de María Santísima, que no es obra del dibujante de la Carta como la de San Cristóbal y las otras muchas figuras que llenan los continentes, sino que está recortada de un grabado sobre papel, pegada sobre el pergamino, é iluminada al tenor de las demas.

Hoy con todos los adelantos de las artes no se haría un trabajo de la minuciosidad y lujo de colores y oro que muestra el de Juan de la Cosa. Es éste á las Cartas modernas lo que las Biblias miniadas á los libros impresos, sin excepcion de la letra primorosa del copista, particu-

---

(1) Para la cuestion debatida de autenticidad de retratos de Cristóbal Colon, véase Cancillieri, *Notizie di Christ. Colombo*, 1809, pág. 180, y el informe de D. Valentin Carderera.

armente esmerada y caprichosa en la leyenda central, que dice: MARE OCEANUM.

Aun más hizo gala de su fantasía el dibujante en aquellos parajes de tierra adentro que podía llenar sin temor de entorpecer la atención del marino que buscara arrumbamientos y distancias. En la situación de las capitales importantes, de los puertos más concurridos ó de las fortalezas reputadas, pintó catedrales, torres, muros y castillos; en cada reino estampó al soberano vestido de sus atributos, sin olvidar en el centro del Asia á los tres Reyes magos á caballo. A lo largo de las costas indicó con céfiros la dirección de los vientos reinantes, retrató las carabelas y naos de su tiempo según la nacionalidad respectiva, y se valió de las banderas para especificar la pertenencia y posesión de los puertos y las islas. Por esta sola circunstancia es documento de gran precio, no pudiendo dudarse de la autenticidad de sus indicaciones.

Las rosas de los vientos y las líneas de colores distintos que de ellas parten señalando los rumbos acaban el realce de esta obra de paciencia, tan rara en manos de los primeros mareantes.

No es sorprendente que Américo Vespucio pagara 130 ducados de oro (unos once mil reales) por una carta general de mar y tierra hecha por Gabriel de Valseca en 1459.

## II.

Escasas noticias del capitán Juan de la Cosa han llegado hasta nosotros. Los historiadores de Indias, Lopez de Gomara, Herrera y Fernandez de Oviedo hicieron mención de sus navegaciones y servicios, y aún de su pericia en la construcción de cartas de marear, no obstante lo cual Nicolás Antonio y Leon Pinelo no incluyen en sus *Bibliotecas* las dichas cartas, oscurecidas seguramente en los días en que ambos escritores coleccionaban los materiales bibliográficos antiguos y modernos en España. Los biógrafos del siglo pasado y principios del actual no fueron más afortunados, incluso Moreri, cuyo gran Diccionario es de lo más completo en la materia, estando reservado á la diligencia de D. Martín Fernandez de Navarrete sacar á luz al geógrafo y navegante La Cosa, entre tantas otras eminencias de la marina española con que había de echar por tierra el castillo de naipes levantado en la historia de los descubrimientos por la pasión y la ligereza de los escritores extranjeros.

Navarrete publicó primero, en la *Colección de Viajes y descubrimientos*, no pocos documentos, diarios, cédulas Reales, cartas ó diligencias judiciales en que aparecía La Cosa como marinero, maestro y propietario de naos unas veces, como piloto y capitán en las expediciones de Colon y Hojeda otras, como comisionado de la Reina Católica ó recibiendo mercedes y proposiciones de descubiertas en ocasiones; como experto navegante y



habilísimo piloto siempre. Después en la *Biblioteca Marítima española*, obra póstuma, t. II, pág. 208, condensó en un artículo las anteriores noticias, agregando las notas y comentarios que su galana erudición prodigaba en todos, siendo éste el manantial á que han acudido los biógrafos modernos Sala (2), Charton (3), Didot (4) y demas.

Con posterioridad se han encontrado en el archivo de Simancas algunos papeles curiosos relativos á La Cosa, que se han publicado en la *Coleccion de documentos históricos para la Historia de España* (t. XIII, pág. 496), aumentando la de Muñoz de *Extractos de los papeles del Archivo de Indias*, pero todo junto no basta para conocer la vida del piloto y capitán cuyo nombre han de perpetuar la historia de los adelantos de la Geografía y la

---

(2) *Diccionario Biográfico universal ó resumen histórico de los personajes célebres de todos los países del globo*, Madrid, 1862.—El artículo de Juan de la Cosa es muy conciso y no exento de inexactitudes.

(3) *Voyageurs anciens et modernes depuis le cinquième siècle avant Jésus-Christ jusqu'au dix-neuvième siècle avec biographies, notes et indications iconographiques*, par M. Edouard Charton. Paris, 1855.—Copia á Navarrete citándole.

(4) *Nouvelle biographie générale publiée par MM. Firmin Didot frères sous la Direction de M. Le Dr. Hofer*. Paris, 1855.—La biografía de la Cosa (t. XII) está escrita con esmero por Mr. Ferdinand Denis, citando á Navarrete, de quien ha tomado todas las noticias. Lo mismo puede decirse de los autores siguientes:

HUMBOLDT, *Geographie du Nouveau Continent*.

SANTAREM, *Essai sur l'histoire de la Cosmographie*.

H. TERNAUX COMPANS, *Collection de relations originales relatives à l'Amérique*.

de la Cartografía, como demuestra el epítome que sigue formado con los datos citados (5).

Juan de la Cosa debió nacer en la segunda mitad del siglo xv y evidentemente se dedicó á la navegacion y vida de mar desde la infancia. La circunstancia de mencionarle varios documentos oficiales de la época como *vecino* del Puerto de Santa María, donde él mismo firmó la Carta que es objeto de las presentes líneas, puso en duda si el dicho Puerto sería el lugar de su naturaleza más bien que el de Santoña, donde se sabe también que residía por los años de 1492, y donde estaba clasificado como vecino en 1496. Los más de los autores se inclinan á creerlo hijo de la costa cantábrica, tanto por conservarse todavía el apellido en familias de Santoña y las Encartaciones, como por tenerlo por *vizcaíno* sus coetáneos y aún aplicarle este adjetivo en algunos escritos (6), y á mi juicio confirman esta opinion, más que una cédula de los Reyes Católicos que existe en el Archivo de Simancas, autorizando á Juan de la Cosa *vesino de Santa María del Puerto* para el tráfico y navegacion de cabo-

(5) He tenido también á la vista un libro muy raro que no llegó á conocer D Martin Fernandez de Navarrete: se titula *Primera noticia historial de las conquistas de Tierra-Firme en las Indias Occidentales*, por Fr. Pedro Simon, provincial de la Religión de San Francisco en el nuevo reino de Granada, Cuenca, 1626.

(6) HERRERA, *Décadas de Indias*, t. 1, pág. 100.

taje entre la costa de Andalucía y las de la provincia de Guipúzcoa y Condado y Señorío de Vizcaya, las condiciones de osado y experto marinero tan comunes por entonces en estas últimas costas, de donde salían las expediciones más importantes y á donde los mismos Reyes acudían siempre que habían menester de servicios navales.

Que La Cosa había reconocido más de una vez la costa de Africa ántes de que se decidiera la trascendental empresa de Colon, parece fuera de duda, comparando la Carta que de aquella parte del mundo trazó, con la de los portugueses del mismo tiempo; que no era hombre vulgar que se arredrara por peligros imaginarios, pruébalo el haber puesto persona y fortuna á disposicion del almirante genovés en el intento de llegar á las Indias por el Occidente.

En el primer viaje de Cristóbal Colon iba La Cosa como *maestre* de nao suya, la misma que montaba aquel caudillo hasta que naufragó en las Antillas (7): en el segundo fué tambien á bordo de la carabela *Niña* intitulándose *maestro de hacer cartas*, y al regreso de este último debió emprender en el Puerto de Santa María los trabajos largos y minuciosos de formacion de la Carta

---

(7) NAVARRETE, *Colec. de viajes*, t. I, págs. 111, 112 y 116, y *Bibliot. marít.*, t. II, pág. 208. En la Real cédula ántes citada se dice: «*fuistes por maestre de una nao vuestra á los mares del Océano, donde en aquel viaje fueron descubiertas las tierras é islas de las Indias, é vos perdistes la dicha nao, é por vos lo remunerar é satisfacer, etc.. .*»

concluida el año de 1500, y de alguna otra de que, á su tiempo, haré mencion, utilizando los datos coleccionados en el Diario de Navegacion por sus propias observaciones.

Antes, sin embargo, en 1499, se embarcó como piloto principal en la armada de cuatro navíos que salió del mismo puerto, aprestada por Alonso de Hojeda para continuar los descubrimientos de Tierra-Firme, siendo de gran provecho sus dotes de prudencia «que lograron lo que Hojeda no pudo con artificio en sus negociaciones con el disidente Roldan, quien cedió por la persuasion de La Cosa á todas las proposiciones que ántes se le hicieron en vano» (8).

Por cuarta vez emprendió navegacion de descubrimientos en las Indias, por tierra de Cartagena, concertado con Rodrigo Bastidas y llevando dos carabelas. La expedicion partió de Sevilla á principios del año de 1501, y dió vuelta á España con felicidad, viéndose solicitado el crédito del hábil piloto para nuevas expediciones al continente americano, no ya sólo por los jefes que habian de utilizar las concesiones, sino tambien por los oficiales de la contratacion de Sevilla, que con justo título habian de apreciar su valía, y por la Reina misma (9).

Estaba discutiendo los medios de efectuar una expedicion en grande escala á Urabá cuando se recibió en Sevilla la noticia de haber arribado á Portugal cuatro naos

(8) HERRERA, *Década*, 1, lib. IV, cap. IV.

(9) *Colec. de Docum. inéd.*, t. XIII, pág. 496.

anunciando los descubrimientos de Bastidas y trayendo muchos indios esclavos. Recibió entónces comision para marchar á Lisboa sin pérdida de tiempo y cerciorarse del hecho, que era exacto, ocasionándole algunos dias de cárcel la diligencia de sus reclamaciones. Vino en Setiembre de 1503 á la córte de Castilla á dar cuenta de lo que habia inquirido, y con esta ocasion presentó á la Reina en Segovia *dos cartas de marear de las Indias* (10).

« En el año siguiente de 1504, á consecuencia y en cautela de las tentativas de nuestros vecinos, fué á Urabá capitaneando cuatro navíos, y á su regreso, en 1506, entregó en Tesorería 491.708 mrs. por el quinto que pertenecía al Rey en el producto de los rescates, sobre el cual se le concedió la pensión vitalicia de 50.000 mrs. En este viaje de La Cosa con Luis Guerra empezaron las hostilidades con los indios, que eran muy arrojados y peleaban hombres y mujeres, armados de flechas emponzoñadas. En 1507 salió con el mando de dos navíos, á cruzar entre el Cabo de San Vicente y Cádiz, para proteger la recalada de los que se esperaban de las Indias contra las asechanzas de los portugueses.

» Vuelto el Rey Católico de Nápoles á España, despues del fallecimiento de su yerno D. Felipe I, y queriendo reanimar el espíritu de descubrimientos, que habia aflojado mucho por las oscilaciones que siguieron á

---

(10) MUÑOZ, *Extractos de papeles de Indias*.

Supónese que una de estas cartas es la existente hoy en el Museo Naval.

la muerte de la gran reina Isabel, llamó á la córte, que estaba en Búrgos, á Juan Diaz de Solís, Vicente Yañez Pinzon, *Juan de la Cosa* y Américo Vespucio. Acordóse que convenia ir descubierdo por toda la costa del Sur y poblar lo ya descubierdo desde Paria hácia Poniente en Costa-Firme, con cuya idea, sobre estar todavía nuestra córte recelosa de la de Portugal, se procedió al apresto de cuatro carabelas, cometiéndose á Américo, ya nombrado piloto mayor, las mercas ó acopios, como más ducho en ello. La Cosa salió para las Indias con dos de las carabelas, nombradas *Huelva* y *Pinta*; regresó en 1508 con pingüe producto de los rescates; se le hizo merced de 100.000 mrs. y 6.000 más por ayuda de costa; se le confirmó el oficio de alguacil mayor de Urabá, que se le habia concedido en 1503, y consiguió otras gracias» (11).

En 1509 estaba casado Juan de la Cosa y quiso le acompañase su mujer para establecerse en la isla Española y disfrutar de las mercedes con que se habian premiado sus conocimientos y servicios. Muchas señoras se embarcaban entónces para aquellas regiones medio salvajes. Ello es que la Administracion mandó á Diego Colon que pusiese al servicio de Juan de la Cosa á un cacique y sus indios.

«Antes de su partida para esta isla, y hallándose Hojeda esperando allí el permiso para poblar en Tierra-Firme, pero imposibilitado de formalizar la capitulacion por faltarle medios de garantía, Juan de la Cosa se prestó á

---

(11) Extractado de NAVARRETE, *Bibliot. marit.*, t. II, pág. 213.

ayudarle con su hacienda, vino á la córte confiado en el obispo Fonseca, que manejaba los negocios de Indias y era protector de Hojeda, y obtuvo para éste la gobernacion de Urabá, al mismo tiempo que Nicuesa negoció para sí la de Veragua. Hicieron sus capitulaciones y se estipuló entre lo demas *que fuese lugarteniente de Alonso de Hojeda el capitan Juan de la Cosa, y se le hizo merced del oficio de alguacil mayor de la gobernacion de Hojeda, con ampliacion para un hijo suyo, y se ordenó al gobernador de la Española que se le diesen indios que le sirviesen, porque llevaba allí su casa y era hombre de valor y de servicio.*

»Partió La Cosa en el citado año de 1509 con tres buques que él fletó, llevando hasta 200 hombres, y llegando felizmente á la Española fué bien recibido de Hojeda. Desavenidos y áun enconados éste y Nicuesa, que llegó poco despues con mayor armada y boato, sobre la demarcacion de límites de sus respectivas gobernaciones, supo La Cosa aquietarlos, dándoles por línea divisoria el rio grande del Darien, y que tomase el uno á Levante y el otro á Poniente. Hojeda, en uso del privilegio para poblar en Tierra-Firme, salió de la Española con su armada en 1510, acompañándole La Cosa con religiosos y muchos indios de la misma isla, para atraer á aquellos indígenas por medios suaves y sin hostilidad, pero todo fué en vano, porque los daños que Cristóbal Guerra y otros les habian hecho en los años anterióres los tenian muy exasperados. Insistiendo Hojeda en su empresa quiso comenzarla por la comarca de Cartagena, y sin dar oidos á La Cosa, que, sabida la fiereza de los indios y su guer-

rear con flechas envenenadas, le aconsejaba ir á poblar en el golfo de Urabá, donde eran más tratables, dió sobre aquéllos, se internó persiguiéndolos, haciendo en ellos grande estrago, y desbandados los castellanos, sin duda por el aguijon de la codicia, fueron enteramente desbaratados por los indios, sin haberse salvado más que Hojeda, por su ligereza, y otro castellano despachado por La Cosa cuando ya estaba espirando, para que dijese al caudillo el estado en que le dejaba. El Rey mandó que no se tocase en los indios de Juan de la Cosa, y asignó á la viuda de este desgraciado 45.000 mrs. al año sobre la Casa de la Contratacion de Sevilla» (12).

Lopez de Gomara, *Historia de Indias*, apartándose de los demas autores dice que el cadáver de Juan de la Cosa fué comido por los indios. Fué indudablemente mal informado, pues hay gran conformidad en los pormenores de las relaciones coetáneas.

Hé aquí los términos concisos con que refiere la tragedia el P. Fr. Pedro Simon (13) :

«Juan de la Cosa hizo partir á Diego de Ordax para dar aviso á Hojeda, y logrando con sus voces y reconvenções detener á sólo ocho compañeros, se entró por medio de los bárbaros desnudos, haciendo una cruel matanza, pero cargando, en fin, gran fuerza de salvajes sobre ellos, tuvieron que arrimarse por no ser ofendidos á un buhio que descubrieron, donde pelearon valerosamente, hasta que viendo Juan de la Cosa caer muertos á sus

(12) Extractado de NAVARRETE, *Bibliot. marít.*, t. II.

(13) *Primera noticia historial de las Conquistas de Tierra-Firme.*



compañeros, y que él mismo, atravesado con más de veinte flechas envenenadas iba á espirar al momento, se retiró al acabarse la guazabara, y rindió la vida al incorporarse con los suyos.»

Cuando Hojeda, auxiliado por Nicuesa, llegó en su socorro, halló el cadáver de La Cosa *feísimo y espantable por el mucho veneno de las flechas de que murió.*

Así pereció aquel hombre valeroso cuya ciencia y gran capacidad, universalmente reconocidas en los escritos contemporáneos, habian de conquistarle plaza entre las figuras más notables de la Marina española, y no obstante no faltó, de su tiempo, quien en cierta ocasion le tildase de *cobarde*, admitiendo Navarrete sin correctivo, una hablilla que sirve, cuando más, de comprobante de la discordia que antaño, lo mismo que hoy, acompaña á las empresas de los españoles.

«A las voces del timonel (dice el Diario del Almirante transmitido por Las Casas tratando de la varada de la Capitana) el *maestre* de la nao, cuya era la guardia, salió; y díjoles el Almirante á él y á los otros que halasen el batel que traían por la popa; y él con otros muchos entraron en el batel, y pensaba el Almirante que hacian lo que les habia mandado; ellos no curaron sino de huir á la carabela que estaba á barlovento media legua.... que si no fuera por la traicion del *maestre* y de la gente, que eran todos ó los más de su tierra, de no querer echar el ancla por popa para sacar la nao, como el almirante los mandaba, la nao se salvára (14).

(14) NAVARRETE, *Coleccion de viajes*, tomo I.

El mismo diario consigna que en el momento de la varada estaba la mar tan perfectamente en calma *como una escudilla*, y que el buque tocó tan suavemente, que nadie más que el timonel se apercibió del contratiempo. Ahora bien; ¿puede admitirse que un marinero tan experimentado, que un hombre que no esquivó el encuentro con los indios de Cartagena apelando á *la ligereza* que libró á su jefe y compañero Hojeda, *huyese* de la nao donde no existia el menor peligro, y abandonára por cobardía su capital, su fortuna tal vez, pues que la nao era suya?

Si el hecho es cierto, ¿cómo no se hicieron á La Cosa los graves cargos dirigidos á Pinzon y á otros desobedientes á las órdenes de su general?

Una simple nota escrita en papel que no habia de ver el acusado, no ofrece fundamento para otra cosa que admitir en el ánimo de Colon poca benevolencia hácia el hábil piloto y propietario de su nao, suposicion que confirman otros hechos, singularmente la exclamacion del despecho revelada por el marinero Bernardo de Ibarra.

«É que este testigo vió e oyó al dicho Almirante como se quejaba de *Juan de la Cosa* diciendo, que porque lo habia traído consigo á estas partes *por la primera vez*, é por hombre hábil, él le habia enseñado el arte de navegar, é que andaba diciendo *que sabía más que él*» (15).

Fué La Cosa hombre de buen juicio y mejor consejo, conciliador y prudente, segun se advierte en la mediacion y buen éxito que tuvo para avenir á Roldan con

---

(15) NAVARRETE, *Coleccion de viajes*, tomo III, p. 4.

Hojeda y á éste con Nicuesa. Fué prudentísimo Colon, harto se sabe; mas el demonio del amor propio se insinúa en forma que no resiste el impenetrable corazon de los santos (16). Que el piloto escogido por su idoneidad para acompañar al descubridor del Nuevo Continente aprovechará las lecciones de este genio, es obvio: que aprendiera de él en un viaje de dos meses *el arte de navegar*, es otra cosa. De todos modos consta por testimonio de juez tan competente que *La Cosa era hábil* en ese arte difícil, que es lo que importa para la apreciacion personal. A entrar en otras que no son necesarias al objeto, apareceria como premisa la inteligencia marinera del *maestre*, que ponía la nao y la persona, con más la influencia sobre los marineros «*que eran todos ó los más de su tierra*» (17), á las órdenes de un desconocido calificado de loco en toda Europa, y como consecuencia apareceria tambien que algunos miramientos le debía el Almirante.

Tras del juicio un tanto apasionado de éste vienen los de los escritores coetáneos á recabar los méritos del aludido. Herrera dice, tratando de la expedicion de Bastidas, que se concertó con Juan de la Cosa, *que era el mejor piloto que habia por aquellos mares* (18), y censurando la asercion de Américo Vespucio en suponerse descubridor del Nuevo Mundo, por ir á bordo como mercader

---

(16) Sabido es que hay expediente incoado para la canonizacion de Cristóbal Colon.

(17) Diario del Almirante.

(18) *Década I*, lib. IV, cap. IV, pág. 116.

y cosmógrafo, añade: *Y cuando en este viaje se hubiera descubierto á Alonso de Hojeda, natural de Cuenca, y á Juan de la Cosa como piloto se debe la gloria* (19), asienta tambien que éste era hombre de valor y de servicio (20).

Lopez de Gómara dice que *Rodrigo de Bastidas tomó por piloto á Juan de la Cosa, experto marinero* (21).

Fernandez de Oviedo dice: *Un Juan de la Cosa que vivia en el Puerto de Santa María, hombre diestro en las cosas de mar, e valiente hombre de su persona e que como piloto habia ganado hacienda en estas partes* (22).

El mismo Fernandez de Navarrete, con vista de los documentos que consultaba, expresa:

«Residia en el Puerto de Santa María Juan de la Cosa, gran marinero en el concepto comun, y no inferior en el suyo al mismo Almirante, de quien habia sido compañero y discípulo en la expedicion de Cuba y Jamaica. Este fué el piloto principal de Hojeda (23).

«A la pericia del piloto Juan de la Cosa se debió el feliz progreso en la navegacion de Bastidas» (24).

Una carta de la reina Doña Isabel á los oficiales de la Contratacion de Sevilla, fecha en Alcalá á 5 de Julio de 1503, cuya minuta existe en el Archivo de Simáneas,

(19) *Década I*, lib. IV, cap. IV, pág. 16.

(20) *Década I*, lib. VII, cap. VII, pág. 186.

(21) *Historia general de las Indias*, parte 1.<sup>a</sup>

(22) *Historia general y natural de las Indias*, Edic. de 1852, tomo II, pág. 413.

(23) *Coleccion de viajes*, tomo III, pág. 4.

(24) *Coleccion de viajes*, tomo III, pág. 27.

Legajo de la Cámara, núm. 42, atestigua aún mejor la reputacion de que gozaba nuestro piloto, pues dice entre otras cosas:

«Que en lo que ofrece Juan de la Cosa sobre armazon para la tierra de Urabá y descubrir adelante, Bastidas hace el mismo partido dando el cuarto sin descontar costas ni gastos algunos, y ademas se obliga á hacer á su costa una casa fuerte en la dicha tierra de Urabá, donde puedan quedar seguras las personas que allí hubieren de quedar para entender en los rescates y tratos. Que aunque este partido es mejor y más provechoso que el que ofrece dicho Juan de la Cosa, sería más servida de que este hiciese el viaje poniéndose en lo justo, *porque cree lo sabrá hacer mejor que otro alguno*. Que se lo notifiquen lo mejor que pudieren y tomen asiento de ello, que no es razon que mostrando que tiene gana de servirla, haga ménos que los otros ofrecen.....

»Y porque un Cristóbal Guerra que ha ido otra vez á lo de las Perlas dice aquí que quiere armar y juntarse con Juan de la Cosa para ir á dicho viaje, y dice que juntarán ambos diez ó doce navíos, y que él con los suyos irá á rescatar á la Costa de las Perlas y despues se juntará con Juan de la Cosa y mandarán unos navíos con lo que hubieren rescatado, y quedarán con otros hasta lo que se les mande, mirad todo lo susodicho y platicad sobre ello por manera que se haga lo que convenga.»

Acompaña las proposiciones de Cristóbal Guerra, y añade instrucciones sobre la gente que han de llevar, exámen de las minas, construccion de una fortaleza, que irá un Capitan en su nombre, en un navío que hará ar-

mar, para que mire por lo que cumple á su servicio, sin entrometerse en otra cosa, y los deje libremente rescatar y hacer todo lo que cumple á su provecho. *Y en lo de navegar yo le mandaré que se rija por lo que pareciere al dicho Juan de la Cosa, porque sé que es hombre que sabrá bien lo que se aconsejare.*

### III.

La construccion de las cartas de marear era conocida y ejercitada á principios del siglo xv por los españoles, á quienes algunos historiadores suponen inventores del artificio de señalar los meridianos paralelos de modo que resultáran rectas las líneas en los rumbos, como en las cartas planas sucede. El Sr. Navarrete (25) cita várias cartas existentes en archivos de monasterios, entre ellas la de Viladestes, fechada en 1413, así como el *Atlas catalan del siglo xv*, el más antiguo que se conoce, publicado en París por Mr. J. A. Buchon.

Los marinos de las repúblicas de Italia estaban igualmente familiarizados con las cartas: en la biblioteca de San Márcos en Venecia existe un atlante ó coleccion de diez mapas hidrográficos formada por Andrés Bianco en 1436, pero aún para los pueblos ribereños del Mediterráneo no era por entónces obra vulgar el trazado de una carta á juzgar por la recompensa acordada á Fra Mauro por la república de Venecia, que mandó acuñar una me-

(25) *Disertacion sobre la historia de la Náutica*, pág. 87.

dalla en honor del mapa que hizo aquel religioso en 1459, advirtiendo que este mapa universal trazado en un plano circular de cerca de veinte palmos de diámetro, según el testimonio de Ramusio, se sacó y copió la primera vez de una muy antigua y bella carta de marear, y de un mapa universal que habian traído del Catay Marco Polo y su padre.

El Baron de Humboldt (26) cita como el documento geográfico más antiguo de que ha tenido conocimiento un mapa de Ruyschio, que halló en la edicion de Tolomeo, hecha en Roma en 1508, impresa por Evangelista Tossinus, y redactada por Marco de Benevento y Juan Cotta de Verona. Este mapa lleva por título: *Nova et universalior orbis cogniti, á Johane Ruysch, Germano, elaborata*, y ofrece indicio de las navegaciones portuguesas á lo largo de las costas orientales de la América del Sur hasta los 50 grados de latitud.

De otro *Mapa-mundi* hace mencion el Sr. Navarrete en la obra ya citada (27), y D. Luis María de Salazar (28), habiéndolo formado el cosmógrafo catalan Jaime Ferrer en 1494 ó 95, y enviándolo á los Reyes Católicos con el fin expreso de dilucidar el límite de los dominios controvertidos por el Rey de Portugal, fijando el meridiano con procedimientos ingeniosos que acreditan los conoci-

---

(26) *Examen critique de l'Histoire de la Géographie du Nouveau Continent*, Paris, 1837.

(27) *Disertacion sobre la historia de la Náutica*.

(28) *Discurso sobre los progresos y estado actual de la Hidrografía en España*.

mientos cosmográficos y marineros de aquella edad, pero ninguno de estos antiguos documentos llega en exactitud ni en extension de tierras descubiertas y situadas á la carta de Juan de la Cosa, que desde su hallazgo eclipsó á los anteriores, conquistando el primer puesto en la historia de la Cartografía universal.

Los descubrimientos de Colon habian estimulado el espíritu aventurero de los españoles y dado gran impulso á los progresos del arte de navegar con la institucion de la Casa de Contratacion de Sevilla. Veitia (29) explica cómo entónces se organizó la clase de pilotos determinando los conocimientos precisos de que habian de examinarse, y el tribunal de exámen cuyos miembros prestaban juramento de proceder en sus juicios y votos con fidelidad y rectitud.

El Rey Católico, que habia expedido las Ordenanzas de la Casa de Contratacion, atendiendo con gran solicitud al adelanto de los descubrimientos, llamó á la Côte á Juan Diaz de Solis, Vicente Yañez Pinzon, *Juan de la Cosa* y Américo Vespucio, para oír su dictamen, y determinó que uno de ellos quedase en Sevilla, para hacer las cartas de marear y anotar en ellas cuanto se descubriera, eligiendo á Américo Vespucio, que fué por tanto el primero que usó el título de Piloto mayor creado con aquellas y otras obligaciones en 1508 (30).

Sucesivamente se estatuyó que se formase un *Padron*

(29) *Norte de la Contratacion*, lib. II.

(30) Veitia, libro citado.



para las cartas, que se llamaban *marcas* (31), corrigiéndolo de continuo con las observaciones y descubiertas de nuestros navegantes: que el dicho padron y las cartas formadas con él se custodiáran en una arca con dos llaves, no pudiendo usarlas ni venderlas sin estar aprobadas, cuyas disposiciones iban por otro lado encaminadas á impedir la falsificacion, que no era rara, de estos documentos, y, sobre todo, que fueran á pasar á manos de extranjeros envidiosos del engrandecimiento marítimo de España y ávidos de los tesoros traídos del Nuevo Mundo.

Es por demas curioso en nuestros dias el procedimiento de que todavía en el siglo XVI se servian los cosmógrafos para el trazado de las marcas ó cartas de marear, y mejor que la descripcion que pudiera yo hacer del método es, sin ninguna duda, la de un escritor coetáneo que en lenguaje didáctico la estampó de esta suerte (32):

«Viniendo al fin deseado, que es la navegacion, con el que intento comence esta obra, digo que navegar no es otra cosa sino caminar sobre las aguas de un lugar á otro, y es una de las cuatro cosas dificultosas que el sapientísimo Rey escribió. Este camino difiere de los de tierra

(31) Veitia, libro citado.

(32) «*Breve compendio de la sphaera y de la arte de navegar con nuevos instrumentos y reglas, exemplificado con muy subtiles demostraciones*: compuesto por Martin Cortés, natural de Burjalaroz, en el reino de Aragon, y de presente vecino de la Ciudad de Cádiz: dirigido al invectísimo Monarcha Carlo Quinto, Rey de las Españas, etc., Señor Nuestro. Sevilla, por Anton Alvarez, 1551.»—Un tomo fol. got.—Cap. II. De la Composicion de la Carta de marear.

en tres cosas. El de la tierra es firme, éste flexible; el de la tierra quedo, éste movable; el de la tierra señalado, y el de la mar ignoto. E si en los caminos de la tierra hay cuestras y asperezas, la mar los paga con las setenas en tormentas.

»Siendo este camino tan dificultoso, sería difícil darlo a entender con palabras ó escribirlo con pluma. La mejor explicacion que para esto han hallado los ingenios de los hombres es darlo pintado en una carta, para la fábrica de la cual se presupone saber dos cosas. La una es la pusicion de los lugares, y la otra las distancias que hay de unos lugares á otros. E así la carta tendrá dos descripciones; la una, que corresponde á la pusicion, será de los vientos á que los marineros llaman rumbos, y la otra, que corresponde á las distancias, será la pintura de las costas de la tierra y de las islas cercadas de mar. Para pintar los vientos ó rumbos hase de tomar un pergamino ó un papel del tamaño que se quisiere la carta, y echarémosle dos líneas rectas con tinta negra que en el medio se corten en ángulos rectos, la una segun lo luengo de la carta, que será el Este-Oeste, y la otra Norte-Sur. Sobre el punto en que se cortan se ha de hacer centro, y sobre él dar un círculo oculto que casi ocupe toda la carta, el cual algunos dan con plomo, porque es fácil de quitar. Estas dos líneas dividen el círculo en cuatro partes iguales. Cada parte de estas repartirémos por medio con un punto. Despues de un punto á otro llevarémos una línea recta diametralmente con tinta negra, y así quedará el círculo dividido con cuatro líneas en ocho partes iguales, que corresponden á los ocho vientos. Así

mesmo se ha de repartir cada ochava en dos partes iguales, y cada parte de éstas se llamará medio viento. Y luego llevarémos de cada un punto á su opósito diametralmente una línea recta de verde ó de azul. E tambien cada medio viento se ha de dividir en el círculo en dos partes iguales. Y destes puntos que dividen las cuartas llevarémos unas líneas rectas con tinta colorada que tambien pasen por el centro, que madre-aguja se llama. Y así saldrán del centro á la circunferencia treinta y dos líneas que significan los treinta y dos vientos. Allende destas dichas líneas darémos otras equidistantes á ellas e de sus mismas colores en esta forma. De los puntos de los vientos y medios vientos que pasan por el centro, llevarémos unas líneas rectas que no pasen por el centro, sino que sean igualmente apartadas á las que pasan por el centro, y de las mismas colores de su equidistante que pasan por el centro. Y como estas líneas vengán á concurrir en el centro como en los puntos de los vientos y medios vientos que están en la circunferencia del círculo, quedarán allí formadas otras diez y seis agujas, cada una con sus treinta y dos vientos. Y si la carta fuese muy grande, porque los rumbos no vayan muy apartados, si quisieres echalle otras diez y seis agujas, formarlas has entre una y otra de las primeras, diez y seis por los puntos donde se echan las cuartas con sus vientos como dicho tenemos. Es costumbre pintar sobre el centro de algunas de estas agujas ó de las más con diversos colores y con oro una flor ó roseta diferenciando las líneas y señalándolas con letras con alguna señal, especialmente se señala el norte con una flor de lis y el leste

con una cruz. Esto sirve allende distinguir los vientos de ornato de la carta, lo cual quasi siempre se hace despues de asentada la costa. Esto basta quanto á la traza de los vientos.

»La colocacion de los lugares y puertos y islas en la costa, segun las propias distancias, consiste en particular y verdadera relacion de los que lo han andado, y así son menester padrones de las costas, puertos y islas que se han de pintar en la carta, y hanse de procurar los más aprobados y verdaderos que se hallen. Y no solamente padrones pintados, mas tambien es menester saber las alturas de polo de algunos cabos principales y de puertos y de famosas ciudades. Habido esto se ha de trasladar en unos papeles delgados y transparentes que se hacen, cuales para esto son menester, untándolos con ólio de linaza y despues enjugándolos al sol. Y despues toman el patron ó carta que se ha de trasladar y asiéntanla muy extendida sobre una mesa, y luégo asientan el papel transparente sobre una parte del padron do quieren comenzar, y bien fijado el papel sobre el padron con plomos ó pegado con una poca de cera que fácilmente se puede despegar, señalan en el papel trasparente con una pluma delgada.....»

Con la propia minuciosidad sigue explicando los procedimientos del calco, á que llama *trasflorar* y *trasflor*, y acabada la operacion, *limpio todo lo del humo de mechas de pez con una migaja de pan*, continúa:

«Hecho esto, con una delgada péndola escrevir se han en la Carta todos los lugares y nombres de la costa en aquella parte donde están y como se veen en el padron:

y primeramente se ha de escrevir de colorado los puertos y cabos principales y famosas ciudades y otras cosas notables, y todo lo demas de negro. Despues dibujan ciudades, naos, banderas y ainales (*sic*), señalan regiones y otras notables cosas; y despues con colores y oro hermosean las ciudades, agujas, naos y otras partes de la Carta; y tambien dan un verde á la costa por parte de la tierra, y con un poco de azafran le dan gracia, ó como mejor parezca. Asientan tambien letra por parte en esta manera. B, por baya; C, por cabo; A, por angla; I, por isla; M, por monte; P, por puerto; R, por rio.

» Despues, donde ménos ocupen se han de dar dos líneas rectas equidistantes, y nó más apartadas unas de otras que medio dedo, ó poco más y tan luengas que puedan señalarse entre ellas á lo ménos trescientas leguas.

» A esto dicen los marineros tronco de leguas y asientan de esta manera: hase de tomar en el compas cient leguas del tronco de la carta ó padron que se traslada y asiéntanlas juntamente entre las dos líneas, y este espacio parten por medio y quedan en cincuenta; y estas partidas por medio quedan en veinticinco, y partidas las veinticinco quedan en doce leguas y media.

» Ya hecha así la Carta, para graduarla se han de dar tres líneas que hagan ángulos rectos con la línea del esteoeste equidistantes á la línea del nortesur; y tambien ellas serán nortesur. Estas se darán por la isla de las Azores ó más cerca de España ó donde más desocupada estuviese la Carta y apropósito para esto; tan apartada la una línea de la otra que en dos espacios que hacen se

puedan señalar: en el uno los grados y en el otro el número de ellos, conforme á la graduacion del padron: como los numeros de los grados señalen lesteoeste; los puertos y cabos y costa en sus propias alturas.

» Si la Carta no tuviese la graduacion hanse de tomar con el compas del tronco de las leguas siete espacios de á doce leguas y media, y éstas se han de repartir en cinco partes que sale á diez y siete leguas y media por parte, y tomadas en el compas las cuatro partes, hacen cuatro grados; y partidos en cuatro partes es cada parte un grado y señalánlo así  $\odot$ . Y si quisieres los grados á diez y seis leguas y dos tercios, ó más, tanto espacio como las leguas comprendan darás á cada grado. Esta graduacion se ha de comenzar de un cabo cuya altura de polo se sepa. Y graduada así toda la Carta, ha de se comenzar el número de los grados desde la línea equinocial uno, dos, tres, etc., hácia el un polo, y asimismo al otro: por aquellos grados reparten aquel espacio á diez y siete leguas y media por grado, ó segun la opinion de las leguas de la redondez de la tierra, como tocamos hablando della en el capítulo XVIII de la primera parte. En esta nuestra España acostumbran tomar en el compas el espacio que hay del cabo Sant Vicente al medio de la mayor isla Berlinga que cuentan tres grados; que á diez y siete leguas y media por grado son cincuenta y dos leguas y media, y tantas ponen en este espacio: otros ponen cincuenta leguas contando á diez y seis leguas y dos tercios por grado: y desta manera hacen de leguas grados y de grados leguas.

» Las cartas del marear no tienen limitado tamaño,

porque solamente representan la descripción del agua y tierra, y no la cantidad.»

No cabe ilustración más precisa de las particularidades de la Carta de Juan de la Cosa.

#### IV.

El Baron de Walckenaer no pertenecía á la especie, no rara, de los bibliófilos que guardan códices y documentos preciosos por sólo el placer de poseerlos. La formación de su excelente biblioteca obedecía á otra afición más útil que le impulsaba á investigar las fuentes de los conocimientos geográficos cuyo progreso procuraba. Así descubierto que hubo el *Mapa-mundi* del piloto español, diólo á conocer con elogio en el círculo de los geógrafos (33) y generosamente permitió que lo examinasen y copiasen los hombres dados á la misma especialidad de estudios.

El primero que parece haber utilizado la concesión fué el insigne viajero y sabio Baron de Humboldt, tratando extensamente de la Carta de Juan de la Cosa en la Introducción y en el tomo v (pág. 288), de su *Examen critique de l'Histoire de la Géographie du Nouveau conti-*

---

(33) No he tenido la fortuna de conocer el juicio y comentarios del Sr. Walckenaer: tengo entendido se hallan en su traducción de la Geografía inglesa de Pinkerton, y en su obra *Vies de plusieurs personnages célèbres*.

ment, y reproduciéndola en *fac-simili* en el Atlas geográfico y físico de su viaje.

Mr. Jomard, director del Gabinete de Cartas de la Biblioteca Imperial, publicó posteriormente, en París, otra reproducción de la Carta litografiada en negro.

El Vizconde de Santarem se limitó, en la grande obra que dirigia en comision del Gobierno de Portugal (34) á estampar en copia y colores la parte de Africa del *Mapa-mundi* de La Cosa, entre otras cartas españolas, á saber: la catalana del año 1375 con el *luxer* de Jaime Ferrer; la de Diego Ribero de 1529, y la de Juan Martinez de 1567. De la primera hace gran elogio admirando la exactitud de su trazado y apellidándola famosa y célebre (35).

Mr. Charton (36) publicó, grabado en madera, un fragmento de la parte de América reducido á pequeña escala, ateniéndose en el texto al criterio de Mr. Denis (37), y entusiasta encomiador del autógrafo de La Cosa que considera *monumento de la cartografía primitiva del Nuevo Mundo*.

Por último, como edicion española única hasta ahora,

(34) *Recherches sur la priorité de la découverte des pays situés sur la côte occidentale de l'Afrique au-delà du Cap Bojador et sur les progrès de la science géographique, après les navigations des portugais au xv siècle*, par le Vicomte de Santarem, accompagnés d'un atlas composé de mappe-mondes et de cartes pour la plupart inédites, dressées depuis le xi<sup>e</sup> jusq' au xvii<sup>e</sup> siècle. Paris, 1842.

(35) El Vizconde de Santarem elogia la Carta tambien en el *Essai sur l'histoire de la Cosmographie*.

(36) *Voyageurs anciens et modernes*, 1855.

(37) *Nouvelle biographie générale*, 1855.



existe otra reproduccion de la parte americana de la Carta, esmeradamente calcada por D. Ramon de la Sagra y dada á luz, como ya he dicho, en su *Historia fisica politica y natural de la isla de Cuba* (38); y como no esperaba este señor, por entónces, que la Carta *pedra fundamental de la historia de los descubrimientos marítimos de los españoles*, fuera recuperada por España, se extendió en la descripcion más que los otros escritores citados, examinándola como ellos con la lectura simultánea del Diario del almirante y de las relaciones de otros navegantes españoles.

La Carta contiene en efecto los nombres que de momento dieron los descubridores á las tierras que avistaban, como *Costa anegada*, la *Mar dulce* (bocas del Orinoco), *Boca del Drago Margalida*, *Costa de las Perlas*, *I. de Gigantes*, etc., y áun es más de notar que muestra determinada la costa de la América Septentrional, escribiendo allí *Mar descubierto por ingleses*, aludiendo sin duda al viaje de Sebastian Caboto en 1497 y al de Gaspar de Cortereal en 1500 al Banco de Terranova y Tierra del Labrador, pues hasta 1506 no se publicó la primera Carta de aquella parte del continente, y segun dice Navarrete, eran muy escasas y vagas las noticias que de ella se tenian por los viajes de Ramusio. De aquí puede inferirse la diligencia de La Cosa para reunir datos que obtendria probablemente de los pilotos contemporáneos, y que formaron una compilacion que comprende

---

(38) París, 1842, t. II.

cuanto se halla en los escritos de los navegantes, y mucho más que el público ignoraba entónces.

Despues de las publicaciones mencionadas no es lícito admitir que ignore la existencia de documento de tal importancia quien de Geografía se ocupe en nuestros dias, y por lo tanto corresponde mencionar al lado de aquéllas la obra reciente de Mr. Vivieni de Saint-Martin (39), obra de pretensiones que el título revela, de gran lujo tipográfico, con un atlas cromo-litografiado en que ofrece idea de las cartas de mayor antigüedad y mérito, sin mencion siquiera de la de Juan de la Cosa (40).

## V.

Para que sea cabal el juicio de nuestro piloto no basta el exámen que va indicado de los conocimientos que en su tiempo poseian los navegantes españoles; es menester ademas fijar la atencion en el estado del adelantamiento general de las ciencias, y analizarlo comparativamente con el que alcanzaba en otras naciones de Europa, singularmente en aquellas que en el descubrimiento y conquista del Nuevo Mundo han pretendido encontrar

---

(39) *Histoire de la Géographie et des decouvertes géographiques depuis les temps le plus reculés jusqu'à nos jours*. Paris, 1874.

(40) El Museo español de Antigüedades dió con esta monografía otra reproduccion de la Carta reducida por medio de la fotolitografía por los Sres. Noguera y Gracia, que es la mejor que se ha hecho.

manantial inagotable de diatribas para el pueblo que gobernaban los Reyes Católicos, pero este interesantísimo trabajo se ha llevado á feliz término por el Sr. D. Gil Gelpi y Ferro (41), que á mi entender demuestra con tanta claridad como competencia que sólo este pueblo calumniado se hallaba en aptitud de acometer tamaña empresa en el siglo xv.

No poca culpa nos cabe en el juicio erróneo y apasionado de los escritores extranjeros, por la apatía que dejó ignorados y perdidos en gran parte los documentos de nuestras glorias. Si obras cual la del Sr. Gelpi hubieran divulgado oportunamente la relacion verídica de los sucesos ó simplemente se hubieran dado al público los instrumentos de la interesante coleccion tan tarde formada por D. Martin Fernandez de Navarrete, otra fuera la opinion que tanto cuesta reformar ahora áun con la presentacion de pruebas fehacientes.

¿Qué importára el eclipse que ha sufrido la Carta de Juan de la Cosa si tuviéramos en átlas estampados la serie de los *padrones* con tanta prevision mandados reunir en arca con dos llaves, en la Casa Contratacion de Sevilla?

---

(41) *Estudios sobre la América. Conquista, Colonizacion, Gobiernos coloniales y Gobiernos independientes.* Habana, 1864, 1866. Dos volúmenes 4.º mayor. Véanse principalmente los capítulos que llevan por título: *Estado de la Europa en los últimos años del siglo xv.* — *Estado de España en la misma época.* — *Estado de las ciencias aplicables á la navegacion.* — *Descubrimiento del Nuevo Mundo.*

Don Ramon de la Sagra, tantas veces citado, intentó remediar en lo posible la incuria de nuestros antepasados acudiendo á extraordinarias diligencias para salvar de la destruccion las cartas que habian ido á parar á los archivos de los monasterios, como lugares únicos de refugio en épocas de calamitosa decadencia; quiso formar una coleccion semejante á la dispuesta por el Vizconde Santarem en Portugal, interesando en el proyecto á personas siempre dispuestas á favorecer los intereses patrios, y acudió más tarde al Gobierno, en 1841, con una exposicion en que proponia se procediera en París á la publicacion de la obra con el título de *Atlas de mapas inéditos concernientes á los descubrimientos que hicieron por mar los españoles durante el reinado de Isabel la Católica, publicados bajo la proteccion de S. M. doña Isabel II.* Formado expediente, entendieron en él los Ministerios de Gobernacion, Estado y Marina, pidiendo el segundo su autorizada opinion á D. Martin Fernandez de Navarrete, que informó en pro del proyecto, si bien estimando que de acometer la obra no debia limitarse á la publicacion de las cartas hechas en el reinado de Isabel la Católica, sino que debia comprender las anteriores al descubrimiento del Nuevo Mundo, por la doble razon de ser pocas las que nos quedan. Citaba la de Matías de Vila Destes del año 1413, el Atlas catalan, la de San Miguel de los Reyes, la de Valseca y la de Juan Ortiz, explicando las circunstancias de cada una, su paradero, y las investigaciones que en la materia hicieron el P. Villanueva y los señores Perez Bayer y Cladera: indicaba la conveniencia de reconocer el Archivo de Indias de Sevi-

lla, donde deben existir los documentos procedentes de la Casa de la Contratacion, y entre su número los padrones, cartas y planos, y concluia que con semejante material podia ampliarse la publicacion alcanzando hasta mediados del siglo xvi, comprobándose más y más la primacia de nuestros descubridores ultramarinos, y la primitiva posesion con que España aseguró los derechos de tan dilatados dominios.

En 1844 volvió el Sr. La Sagra á estimular la resolucion de su propuesta, que pasó entónces al Consejo de Ministros, alcanzando se decidiera la publicacion con auxilio de fondos que facilitarían las cajas de Ultramar, entendiendo en ella el Ministro de Marina por medio del depósito de Hidrografia que habia de proceder de acuerdo con el Sr. La Sagra. El asunto quedó, sin embargo, paralizado de nuevo hasta el año 1853, en que por iniciativa de las Córtes se puso sobre el tapete, nombrando una comision de su seno que se denominó *de monumentos geográficos inéditos*, que pidió la remision de cuantos antecedentes existieran, y que acabó por depositarlos en el archivo del Congreso, llegados que fueron los sucesos políticos del año de 1854.

Tal es en resúmen la historia de la famosa Carta del piloto y capitan Juan de la Cosa.

---

## DISQUISICION TERCERA.

---

### NAVEGACION.

Carabelas y carabelones.—Disparidad en las definiciones y juicios de estos buques.—Razones para estimar que el nombre no se relacionaba con la forma.—Las carabelas de Colon.—Su porte, aparejo, banderas, etc.

#### I.

Difícultosas de suyo todas las investigaciones arqueológicas, sonlo 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 perecederos materiales empleados en las edades anteriores á la nuestra para la formacion de bajeles flotantes en un mediò 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 enteramientos 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 (1) 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 estudiarlas; y como esto

---

(1) Pintor insigne, natural de Cádiz. Llamábase Enrique Jácome y Brecas, 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.

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 (2), sino que alcanza la falta de conocimientos esenciales á tiempos comprendidos en nuestra edad (3).

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, Solis, Hojeda, La Cosa, Grijalva, Vasco Nuñez, Cortés, Cano, de esa pléyade 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 huracanados 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 es-

(2) *Génesis*, VI, 15.

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



pañola 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 conquista 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 mundos; si sigue el continuado piélagos 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 revolucion única que con un trastorno sin ejemplar mudó la faz del universo, varió la constitucion 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 » (4).

---

(4) VARGAS PONCE, *Importancia de la historia de la Marina española*, Madrid, 1807, pág. 28.

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 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 el 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» (5).

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 concausas de esterilidad para la diligencia ensayada en la investigación de la carabela.

Emprendió en Francia, entre varios otros, los autores de *L'Encyclopédie méthodique*, y Mr. A. Jal, competentísimo por sus estudios y profesión técnica. Éste, 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 *Glos-*

---

(5) DON JAVIER DE SALAS, *Historia de la matrícula de mar*. Madrid, 1870; páginas 25 y 26.

*saire nautique Repertoire polyglotte de termes de marine anciens et modernes* (Paris, 1848-1850), ha dado á sus estudios más extension que ningun otro escritor marino, acudiendo á nuestras fuentes originales con constancia é imparcialidad, poco comunes entre los autores que tratan de cosas de España.

En Italia, Bartolomé Crescencio, *Nautica Mediterranea* (Roma, 1607) Pantero-Pantera que describió los buques usados en el mismo mar; Statrico, en el *Vocabularii 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 minucio-

sa 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 (6), acudiendo á las colecciones de Navarrete, fuente pura de que se han valido tambien los extranjerros 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 «Karabin»*, 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 *Καρὰ βίον*. Du Cange (7), con otros eruditos, opina que viene de *Carabus* ó *Κάραβος*; Constancio (8) lo deriva de las radicales francesas *carré* y *voile*; Jal, con algun otro, supone el origen italiano componiéndolo las palabras *cara* y *bella*,

(6) Tomo 1, págs. 97 á 100.

(7) *Glossarium ad scriptores mediæ et infimæ latinitatis*, auctore Carolo Dufresne, domino Du Cange. Paris, 1733-1736.

(8) *Diccionario portuguez*, 1836.

porque en efecto, dice (9), estos buques comparados con los demas de la época eran de forma graciosa y elegante.

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 Terreños, 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 D. Alfonso el Sabio, menciona las carabelas (10) y partiendo de este hecho, da por sentado que en el siglo XII estaban en uso semejantes embarcaciones (11); pero el fundamento no es exacto; la mejor de nuestras ediciones

(9) *Glossaire nautique*.

(10) «Voici, dice Mr. Jal, un passage de la 7<sup>e</sup> ley, 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 dizen los nomes. Porque sean conocidos, assi como: Carraca, nao, galea, fusta, balener, leno, pinaca, caravela. E otros barcos.» *Archéologie navale*.

(11) *Glossaire nautique*, pág. 418.

de las Partidas, que pone las variantes de los códices comparados cuidadosamente ántes de la impresion, y que en la ley 7, título xxiv (núm. 23), partida II, trata de *Quales deben seer los 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* (12).

Tampoco están en lo cierto los autores de la *Historia*

(12) Copiada á la letra la ley VII, tit. xxiv, Partida II, 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 á dos vientos llámanlos *carracas*, et destos hi ha de dos mastes et de uno; et otros menores que son desta manera et dicenles nombres porque sean conoszudos, asi como *carracones*, et *buzos*, et *taridas*, et *cocas*, et *leños*, et *halocas*, et *barcas*. Mas en España non dicen á otros navios 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 grant viage sobre mar, et rimos, et espadas, et timones para ir quando les fallaciere el viento o para salir o entrar en los puertos o en los rcones 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.»

*de la marina Real española*, afirmando (13) 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 D. Alfonso el oncenno las ocurrencias marítimas de aquel reinado con una detención 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 Bugia, 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 D. 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 baxeles que traian las viandas, et zabras, et leños que andaban en la guarda.*» No obstante lo cual Aly, hijo del

---

(13) Tomo I, pág. 99.

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*» (14).

La semejanza de la voz fué probablemente motivo para que los referidos escritores confundieran con la carabela el cárabo, 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 D. 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 afición á las cosas de mar, dice la *Crónica*, que muchas veces iba á presenciarse 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 aljofar* (15).

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. Pero Niño, á los buques que habian de servir á Colon. Un códice frances que narra la conquista de las Canarias por

---

(14) *Crónica de D. Alfonso el oncenno 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 don Francisco Cerdá y Rico. En Madrid, por Sancha, 1787.*

(15) *Crónica del rey D. Pedro, cap. III, IV, V, VI, VII y XI.*



Juan de Bethencourt, y que ha sido reproducido por Charton (16), dice que el aventarero 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 un *luxer*, 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.

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 (17), 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 (18).

(16) *Voyageurs anciens et modernes*, Paris, 1855.

(17) NAVARRETE, *Coleccion de viajes*, tomo I, pág. 28.

(18) Navigazioni di Alvise Da Ca Da Mosto-Ramusio, tomo I, pág. 97. «Mi fece armare (il Infante) una caravella nova di portata di circa botte novanta, della qualle 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 (N. NE.) in poppe drizando il nostro cammino verso l'isola di Madera, andando alla quarta di Garbin verso Ponente (SO. 1/4 O.) a via dritta. Alli venticinque del detto

De la *Crónica de D. Juan II* se deduce que por el mismo tiempo habia carabelas en España (19), 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 asegurar*, nombrando ciertas personas que se habian ofrecido á armar veinte carabelas (20).

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 (21); y teníanlas los in-

---

mese giungemmo all'isola di Porto Santo circa mezzo giorno, che e lontana da detto capo San Vicenzo miglia DC circa.»

Más adelante dice :

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

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

(20) NAVARRETE, *Colección de viajes*, tomo I, p. 39.

(21) *Archeologie 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 féurier l'an mil quatre cents trente huit, et furent parfaiz et

gleses (22), los turcos (23), los moros (24), y otros pueblos del Mediterráneo.

### III.

A 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 a que fueseis obligados a Nos servir doce meses *con dos carabelas armadas* á vuestras propias costas e espensas, cada e quando, e doquier que por Nos os fuese mandado, so ciertas penas, segund que todo mas largamente en la dicha sentencia que contra vosotros fue dada se contiene: e

---

menés au port de notre ville de Lescluse, duquel port notre dite grant nave parti le viij jour de may l'an mil quatre cens 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.

(22) *Servicios de los Capitales Nodales*. Madrid, 1621, fól. 3, vuelto, «hallando en el cabo de Finisterra una nave grande y una carauela de ingleses, peleó con ellos.»

(23) *Ibid.* «Se descubrió una carauela de Turcos.»

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

agora por quanto Nos habemos mandado a Cristobal Colon que vaya *con tres carabelas de armada* (25), como nuestro Capitan de las dichas *tres carabelas*, para ciertas partes de la mar Oceana, sobre algunas cosas que cumplen nuestro servicio; e nos queremos que lleve consigo las dichas *dos carabelas*, con que asi nos habeis de servir: por ende Nos vos mandamos, que del dia que con esta nuestra carta fueredes requeridos fasta diez dias primeros siguientes..... tengais aderezadas e puestas á punto las dichas *dos carabelas armadas* », etc. (26).

El mismo dia 30 de Abril enviaban los Reyes otras Provisiones á los Recabdadores y Almojarifes para que no lleváran derechos de las cosas que se sacasen de Sevilla, « por quanto Nos habemos mandado a Cristobal Colon que *con ciertas fustas de armada* vaya a ciertas partes de las mares Oceanas sobre cosas complideras á nuestro servicio »..... (27) 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 quanto lo enviaban a las partes del mar Oceano *con ciertas fustas de armada* (28).

En las instrucciones de los Reyes al Almirante Colon se recomienda que busque *las mejores carabelas* que ha-

---

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

(26) NAVARRETE, *Coleccion de viajes*, tomo II, pág. 11.

(27) NAVARRETE, *Coleccion de viajes*, tomo II, pág. 16.

(28) *Ibid.*, tomo II, pág. 18.

lláre en el Andalucía y que toda la gente que fuere *en los navíos* sea conocida y fiable (29).

Emprendido el viaje, asienta Colon en su Diario, que vino á la villa de Palos adonde armó *tres navíos* muy aptos para semejante fecho (30); 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 (31) 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*» (32). La propia distincion hace el Almirante en la relacion del tercer viaje en que «partió con *una nao* y *dos carabelas* enviando los *otros navíos* camino derecho» (33), pero es áun 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* (34); Colon en carta á los Reyes designa con la voz genérica *navíos* (35) á los cuatro, lo

---

(29) *Ibid.*, tomo II, pág. 66.

(30) *Ibid.*, tomo I, pág. 2.

(31) *Ibid.*, tomo I, pág. 24.

(32) *Ibid.*, tomo I, pág. 112.

(33) *Ibid.*, tomo I, pág. 244.

(34) *Ibid.*, tomo I, pág. 289.

(35) *Ibid.*, tomo I, pág. 296.

mismo que el cronista Herrera (36), mientras Diego Mendez los nombra *naos* (37).

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 *navíos*, 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 median 300 á 130 toneles de capacidad, dos *carabelas* de á 80 toneles y un *pataje 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,

---

(36) HERRERA, Dec. I, lib. v, cap. I. Dice que Colon compró para hacer el cuarto viaje *cuatro navíos de gavia*, que el mayor no pasaba de setenta toneles ni el menor bajaba de cincuenta.

(37) *Ibid.*, tomo I, pág. 314.

de 50 toneles y 33 hombres de tripulacion (38) á la vez que se califican de *carabelas* buques de capacidad discrecional (39).

No menor fuerza manda la observacion de que, poblada la costa americana del Pacífico, impulsada en ella la coostruccion 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, galeoncentes, galizabras, urcas, pataches, fragatas y bergantines*, sin que los historiadores hablen de *carabelas*, salvo cuando se refieren al Atlántico (40).

Por el contrario, las construcciones que en el Pacífico

(38) *Ibid*, t. III, pág. 101.

(39) *Ibid*, t. II, pág. 159 y 177.

«Lo que se asentó por mandado del Rey é de la Reina nuestros Señores, con Juanoto Berardi Florentin, cerca del flete de los navíos que sus Altezas han de enviar á las Indias, fasta número de doce navíos de porte de novecientas toneladas, los cuales el dicho Juanoto toma á su cargo para los dar al término á 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... ó asimismo dice que tiene personas que le darán las otras ocho *carabelas* para los otros viajes para el tiempo que está asentado. Por ende si Juanoto diese luego estas cuatro *carabelas* é son tales é con los aparejos que las suelen dar las otras personas que acostumbbran fletarse para las Indias, vos mandaredes satisfacer, etc.»

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

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 Hernan 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 hacía 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 (41).

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 (42),

---

(41) NAVARRETE, *Colec. de viajes*, t. v, pág. 349. «A caravela que nos veio da Nova Hespanha, foi despachada brevemente, é tornada mandar pe lo mesmo caminho.» *Carta de Pedro de Montemayor escrita desde Cochín al Rey de Portugal*.

(42) El P. HENAO, *Averiguaciones de las antigüedades de Can-*



jamás hablan de carabelas. Los cronistas de Aragón no la intercalan tampoco entre las galeas, xelandrias, cocas, leños, táridas, burcias, zabras, caudales, fustas, galeazas, trabuzes, corsas, barcas, uxeres, tafureyas, balenieres, pánfiles, bergantines y laudes (43).

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 jurisdicción inherente á tan elevada dignidad, y nombran naos, galeas, galeotas, leños, fustas, barcas, ballineros, carracas, cocas, zabras, charruas, pinazas, gabarras, como buques que habían de estar á sus órdenes (44). Las ordenanzas para la casa de Contratación de Indias usan en todas ocasiones la voz genérica entonces *navío*, prescribiendo las condiciones de los que iban á la Española y

---

*tabria*, t. II, cap. xx, núm. 7, inserta un privilegio del rey Felipe IV á la villa de Castrourdiales, 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 D. 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.

(43) 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 *Ilustración 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.

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

nuevo continente, y es muy significativo que en los reales títulos de capitanes expedidos á los que habían 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 (45).

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 (46).

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

(45) NAVARRETE, *Colec. de viajes*, t. IV y V.

(46) Romance al combate naval de las Terceras ganado por el Marqués de Santa Cruz.

inestimable monumento, trazando con primoroso pincel *la configuracion ó anatomía* de la arquitectura naval (47). En la curiosísima coleccion descriptiva de las naves antiguas, con distincion de las que usaron los españoles hasta el año de 1600, así en Europa como en las costas de América, y despues los navíos y fragatas de la armada con que el eximio autor derrotó á los ingleses sobre el cabo Sicie, por algo dejó de pintarse la carabela.

En la composicion 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 dejarian de emplearse para determinadas comisiones, como puede deducirse de la *Relacion del costo que tuvo el 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 to-

---

(47) «Diccionario demostrativo con la configuracion ó anatomía de toda la architectura 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, capitan 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 vé en el año de 1756.» MS. autógrafo con grandes láminas lavadas que se conserva en el Museo Naval.

neles, y una carabela, de que fué general Iñigo de Artieta (48). 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:

«Débase dar a 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 mrs., e facésele 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 áun para robar si fuere menester*» (49).

Basta esta frase perfectamente armónica con la de la ley VII, tít. XXIV, partida II, copiada anteriormente,

(48) NAVARRETE, *Coleccion de viajes*, tomo II, pág. 81.

(49) Juan de Valencia y Guzman, en el *Compendio historial de la jornada del Brasil y sucesos della* (A. 1625), trae estados expresivos de la artillería, equipajes, etc., de la armada que se alistó en Cádiz y en Lisboa, formándola *las del mar Océano, del Estrecho de Gibraltar, de Vizcaya, de las Cuatro Villas, de Nápoles y de Portugal*. Componíase de cincuenta y dos navíos gruesos con 12.563 personas y 1.185 cañones, etc. Llama á todos, en general, navíos, distinguiéndolos segun el porte con las denominaciones de *galeones, urcas y pataches*, y termina con estas palabras: «Ademas de los dichos cincuenta y dos navíos, van cinco carabelas, dos tartanas marsellesas y cuatro pinazas vizcaínas para servicio de la dicha armada.»

cuando describe los navíos pequeños *de que se ayudan los que quieren guerrear á furto, et moverlos aña 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 (50).

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

«Don Cárlos, por la gracia de Dios, etc. Por quanto por parte de vos Juan Rodriguez Mafrá, nuestro piloto, e Gines Murio, nuestro Capellan, e Diego Martin Pinzon, e Alvaro Alfonso Nor-tes, 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 y 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 inviar á cierto descubrimiento de que diz que fue por Capitan general el Almirante Don Cristóbal Colon en descubrimiento de la isla Española y en otras islas, y despues 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 Búrgos, 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 rio 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 linaje 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 viajes; demas desto sirvieron otras veces y ayudaron á ponerlo todo debajo del yugo y

## IV.

Pero ántes de formular este juicio será bueno procurar fundamentos en el de escritores acreditados de formal criterio.

Nuestro Diccionario de Autoridades dice que la ca-

---

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 perpétua memoria, y vosotros y vuestros descendientes y suyos seais más 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 é 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 ilustrísimos Infantes, Duques, Marqueses, etc., etc., etc. Dado 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 REX.—Yo Francisco de los Cobos, Secretario de sus Cesáreas Católica Majestades, la fice escribir por su mandado.»

rabela 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 vuelca 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 Sres. 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 di Marina*, Milano, 1813: «Il nome de caravella e noto nel mediterraneo per indicare le maggiori navi da guerra turche, le quali sono per lo più molto male costruite, e molto gallute, e alte di castelli: si insegna chiamarsi caravella in Portogallo un piccolo bastimento da 120 á 140 tonellate; 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 tenía tres palos, « cuando para todos los que han leído el Diario del primer viaje de Colon, es notorio que la carabela tenía 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 (*Náutica mediterránea*, Roma, 1607). « Carauelle d'Armata, certa sorte de Vascelli, que usanno i Ré de Portogallo per mandar ad aspettar la flotta dell'India, et con quelli sicurlata 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, má né gli altri tre, tre vele latine, con lequali caminano contra i venti, como fanno le tartane francese in questo mare, et sono si suelte et leggiere á 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 mats et quatre voiles latines ou d'artimon, autrement d'oreilles de lièvre. »

Osorio, escritor portugues (*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 composita. Quarum forma hæc est: Carchesiis carent; antenas 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), Aubin (1702), Sauvage (*Mémoires de Commynes*), y de los italianos Debry y Bossi, concluye que la carabela, principalmente la carabela de Colon, era un buque pequeño más fino que las otras naves de su tiempo, rápido, de movimientos fáciles, propio para expediciones y reconocimientos; tenían 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 hallo 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 orden 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 á propósito como convino, que no aguardaban el uno al otro, y eran tan parejos que volaban á la vela. Armáronse con cuatro piezas de artille-

ría de á 10 y 12 quintales, y cuatro pedreros; llevaban cuarenta hombres de tripulación, bastante mantenimiento para diez meses; y, según el grabado de la portada, la *Nuestra Señora de Atocha* y *Nuestra Señora 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 relación, fól. 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 venían 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 unía las de popa y proa (fólio 11).

No admiten duda estas explicaciones, mas 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 distintas y con frecuencia contradictorias definiciones de escritores serios que hablan de cosas distintas? Si se tratára de definir la fragata sin atención 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, ha-

biéndose 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 helizoidal 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 són 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 1494, 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 Fernando 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 APLICÓ Y GASTO TODA SV VIDA Y HACIENDA EN AVUMENTO DE LAS LETRAS, Y JYNTAR Y PERPETVAR EN ESTA CIUDAD TODOS SVS LIBROS DE TODAS LAS CIENCIAS, QVE EN SV TIEMPO HAYO Y EN REDVCIRLO A CVATRO LIBROS. FALLECIO EN ESTA CIUDAD A 12 DE JULIO DE 1539 DE EDAD DE 50 AÑOS 9 MESES Y 14 DIAS. FVE HIJO DEL VALEROSO, Y MEMORABLE S. D. CRISTL. COLON, PRIMERO ALMIRANTE QVE DESCVBRIÓ LAS YNDIAS, Y NVEVO MVNDO EN VIDA DE LOS CATS. R. D. FERNANDO Y D. YSABEL DE GLORIOSA MEMORIA, A 11 DE OCT. DE 1492, CON TRES GALERAS Y 90 PERSONAS, Y PARTIO DEL PVERTO DE PALOS A DESCVBRIRLAS, A 3 DE AGOSTO ANTES Y BOLVIO A CASTILLA CON VICTORIA A 7 DE MAIO, DEL AÑO SIGVIENTE, Y TORNÓ DESPVES OTRAS DOS VECES A POBLAR LO QVE DESCVBRIÓ. FALLECIO EN VALLADOLID A 20 DE AGOSTO DE 1506 AÑOS.  
ROGAD A DIOS POR ELLOS.



ASPICE QUID PRODEST TOTVM SVDASSEPER ORBEM  
 ATQVE ORBEM PATRIS TER PERAGRASSE NOVVM.  
 QUID PLACIDIBÆ TISRIPAM FINXISSE DECORAM  
 DIVITIAS GENIVM POSTHABVISSEMEVM  
 VT TIVI CASTALLIRESEBAREM NYMINTA PONTIS.  
 OFFERRMQVE SIMVLQVAS THOLOMEVS OPES  
 SITENVISALTEM TRANSCVRRENSMVRMVRESAXVM  
 NEC PATRIS SALVE, NEC MIHIDICIS AVE (51).

Ademas del escudo de armas de Colon se esculpieron en la lápida dos buques, que así pueden ser *galeras* como la inscripcion reza, *galeaxas*, 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 (52), ni de los que otra galera y otra nao de metales preciosos fabricaron para el rey D. Pedro, bien que las Letras, á que don Fernando 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 áun 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 jeroglíficos de los monumentos desenterrados, no saldria bien parada la verdad.

Esta experiencia, que arguye la cautela con que debe

---

(51) *El Averiguador*, Revista curiosa que se publicaba en 1871 y 72, y de la que copiamos el epitafio, examina las inexactitudes históricas que contiene en el t. I, páginas 67 y 279.

(52) Véase *Llaves de ciudades y fortalezas*, curiosa monografía del Sr. D. J. Amador de los Rios, publicada en el *Museo Español de Antigüedades*.

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 Colón y otros descubridores españoles: la costumbre de adornar las cartas de marear de aquellos tiempos con vistas de ciudades, fortalezas, buques y banderas primorosamente iluminadas (53) 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. La carta catalana de 1375 dibuja el luxer de Jaime Ferrer, 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 inscripcion de la carta *Partich luxer dū jac ferer per anar alriu de lor al jorn de sen lorens quj es ja x de agost j fo en lāy oj.cccxlvj* sin que contradiga lo dicho acerca de alteracion de la carabela.

Empiezo por el exámen de unos dibujos que se han atribuido al mismo Colón, 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 *Encharius Argenteus*, siendo el

---

(53) Véase la disquisicion segunda.

primer 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 *Coleccion 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, ademas 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 (54).

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

---

(54) S. — *Suplex.*

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

X. M. Y. — *Christi Marii, Josephus.*

XPOFERENS. — *Christophoro.*

á Colon. Publicó las circunstancias del encuentro en la *France maritime*, t. 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 (55) lo hiciera trasladar al lienzo ó á un fresco de los muros del palacio ducal.

« Nadie sabía, dice Mr. Jal, que el *capitan general de la mar* dibujaba y dibujaba bien, poseyendo lo que los artistas llaman *chic* (56)..... 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 diez pulgadas de longitud por ocho 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 monstruos que representan, sin duda, la Envidia

---

(55) Preténdese ahora haber descubierto la partida original de bautismo de Cristóbal Colon, por la cual se viene en conocimiento de que, si bien era súbdito de Génova, como siempre se ha dicho, nació de humildes padres, en el puerto de Calvi, isla de Córcega. Véase *Revista Europea*: Madrid, Mayo de 1876.

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



y la Ignorancia medio ocultos, *mostri superati*, como dice la anotacion. Al lado de Colon la Providencia; ante el carro, impulsándolo, la Constancia y la Tolerancia; por detras 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 fácilmente su pensamiento (57).

(57) 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 está escrito *Indias*; la mirada fija en la direccion que lleva el carro.

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

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

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

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. Debíó hacer estas figuras, de su órden, 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 comprendon una *galera* costeano la *ínsula hispána*.

Dos de ellas parecen ser la *nao* de Colon, y una de las carabelas: lo indica la inscripcion de la primera *Oceánica classis*, correspondiendo con la antefirma de la carta *Oceane classis perfectus* 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.

En la Disquisicion segunda, tratando de la Carta de Juan de la Cosa, expliqué cómo el autor, excelente dibujante, fué piloto y compañero de Colon en los dos primeros viajes. Dos carabelas que aparecen en este documento 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 de la publicacion de Roma, levantadas las extremidades conforme explica el histo-

---

Hé aquí un asunto que se ofrece á nuestros pintores como manda solemne del que borró la inscripcion *Nec plus ultra*.

riador de Indias, Herrera; «las naos tenían una obra muerta alterosa en cada extremo de popa y proa del buque, y se llamaban castillos» (58). El aparejo es idéntico al de los grabados dichos: dos velas redondas en los palos mayor y trinquete, y una latina en el mesana.

La misma carta pinta en la costa de África otras carabelas con bandera portuguesa: ninguna diferencia esencial tienen con las españolas, y la circunstancia de estar á la vela una de ellas permite apreciar pormenores que serán de utilidad á su tiempo.

Otras embarcaciones que sitúa también en la costa de África, parecen bajeles de ménos porte que los anteriores: el uno cuenta tres palos con tres velas latinas, el otro dos palos y dos velas de la misma clase, y presumo son también *carabelas* de Portugal, conformes con la definición de Osorio (*De rebus Emmanuelis*), y las de los Diccionarios españoles (59).

Otra carta de marear española, la de Diego Rive-ro (1529), da á conocer en el vaso como en el aparejo de un buque que pinta el progreso de la construcción naval, y no obstante es patente el sello original que liga á esta

---

(58) Dec. 2, lib. ix, cap. II, pág. 232, y Dec. 3, lib. iv, cap. II, página 111.

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

fábrica con la de principios del siglo. El aparejo es más rematado; consta todavía 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 inscripción *Vengo del Maluco*.

Tipo curioso de carabelas traza igualmente la Carta de Juan Martínez (1567). 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 en la de Rivero.

Del Diccionario del Marqués de la Victoria es de citar aún otro ejemplar 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.

Apareció grabada en cobre en la portada del *Arte de navegar* del Dr. D. Lázaro de Flores, impreso en Madrid el año de 1673 la famosa *nao* Victoria de Juan Sebastian del Cano, acompañada de la redondilla

«Con instrumento rotundo,  
El iman y el derrotero,  
Un vascongado, primero  
Dió la vuelta á todo el mundo.»

No consignándose allí la fuente original de donde se copió, es problemática la exactitud de la representacion: sin embargo, no debe despreciarse, en la duda, el diseño. En cambio merecen completa fe las carabelas *Nues-*

*tra Señora de Atocha y Ntra. Sra. 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 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 Galernas, cosmógrafo de Su Mg.<sup>a</sup>* y grabada por el mismo Courbes, que acompaña á la obra (60).

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 las citan, no figuran en esta coleccion. Ni pongo en ella la carabela de Mr. Jal, que en Francia ha

---

(60) Entre las muchas cartas españolas y extranjeras que pudieran citarse como comprobantes, sólo añadiré aquí un atlas en vitela que se guarda en la biblioteca particular de S. M. el Rey, hecho por Juan Riezo *alias* Olina *figlio de maestro Dominico in Napole*, año 1580, porque contiene una embarcacion exactamente igual á las de los Nodales.

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, pillote en la marine*, MS. del año 1583 que se conserva en la Biblioteca Nacional de París, número 6.815, 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 jamas.

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 Arrieta, 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 (61): «Item. Diréis á sus Altezas, que á causa de excusar alguna más 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 sólo darán autoridad y gran seguridad á la gente que ha de estar dentro, mas para cualquier cosa de peligro que de gente extraña pudiese acontecer, allende que las *carabelas* son necesarias para el descubrir de la tierra firme y otras islas que entre aquí é allá están.»

La misma idea encierra una carta de D. García de Toledo (62), fecha en Génova á 23 de Diciembre de 1572 y dirigida á D. 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 éstos no veo yo ningunos más aptos que *carabelas de Portugal*, porque de más de ser ligeras son grandes veleras y muy aparejadas para meneallas de una parte á otra sin

---

(61) NAVARRETE, tomo I, pág. 233.

(62) La trae la *Historia de la Marina Real de España*, tomo I, página 97.

confusion ni embarazo; y llevándolas por popa ántes 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.»

Por este concepto, que debia ser general, decia 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» (63).

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 llamados *naos de aviso* (64).

*Urca*, nombre dado á los buques de trasporte de víve-

(63) NAVARRETE, *Coleccion de viajes*, tomo I, pág. 87.

LEON RENARD, *Les merveilles de l'art naval*, Paris, 1866, dice que el nombre de carabela se aplicaba en su origen á una simple barca.

(64) Juan de Valencia, en la relacion de la *Jornada del Brasil*, ya citada, dice varias veces que se envió una *carabela de aviso* para comunicar la vista del enemigo y otras noticias.



res 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.

*Navío*, 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 Tunex*, como de buque perfectamente definido, tanto que Veitia (65), que está en el número de los autores españoles que hacen caso omiso de las otras, de las tunequinas, dice que eran de porte de 30 toneladas, llevaban aparejo redondo y montaban 40 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 flamenco que dice: ICK. VARRE. MET. NEPTUNUS. EN. BOREAS. HULPENCHE. TOT. DIE. HAVEN. DAER. MI. ANKERVALT.

---

(65) *Norte de Contratacion*, 1672.

ANO. 1523. *Navegué con ayuda de Neptuno y Boréas 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 *bergantin*, y por consiguiente, diminutivo de *carabela*, al paso que para el *Diccionario de Autoridades* es aumentativo. *Caravelas*, en portugués, y *caravellone*, en italiano, son aumentativos también, más 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 *galeaza* 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* (66).

Lo singular es que diciendo lo contrario el *Diccionario de Autoridades*, busca probanzas en pro, cual es ésta: «Inca Garcilaso, *Historia de la Florida*, lib. v, cap. XIII. No alzaban un solo punto de la obra de los *carabelo-*

---

(66) Don Aureliano Fernandez-Guerra, tratando de la nueva edición de la Gramática Castellana y 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; *torrejon*, la torre pequeña ó mal formada.» *Rabon* se dice también del animal que carece de rabo; *pelon*, al que no tiene pelo, etc.

nes..... Llamámoslos unas veces *bergantines* y otras *carabelones*, conforme al comun lenguaje de estos españoles.»

Ahora bien; el bergantin era por entónces una embarcacion muy pequeña. 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 bergantin en piezas para armarlo en lugar oportuno, y se concibe fácilmente que todos ellos eran de muy poco porte.

Colon dió instrucciones para cruzar en busca del *carabelon Santa Ana* que se habia separado de su armada (67); en la Recopilacion de Indias, lib. IX, tít. XXVI, I, 47, se citan estas embarcaciones, así como en una relacion titulada *Viaje y suceso de los carabelones galeoncetes de la guarda de Cartagena, de las Indias y su costa y victoria contra los corsarios piratas en aquel mar*. Impresa en Madrid en dos folios por la V. de Cosme Delgado, 1621.

Si aún quedára duda la desterrára Herrera (*Dec. I, lib. VI, cap. VII*) al referir que estando el Almirante en Jamaica enfermo y sin buques, á los ocho meses llegó un *carabelon* mandado por Diego de Escobar y enviado por Nicolás de Ovando. Tenía orden de no comunicar, y cuando marchó dijo el Almirante á su gente, porque no desmayára, «que la brevedad de la partida era para enviar navíos con más diligencia, pará que juntos saliesen

---

(67) NAVARRETE, t. III, pág. 105.

de allí, pues él no habia de irse sin ellos y *aquel navio no bastaba para todos.*»

De paso es bueno decir que:

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

*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, *Dic. 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 tenía 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 amenzue en un ápice la gloria del Almirante ni la de los que le siguieron en la arriesgada empresa que no tenía 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 miércoles 27 de Noviembre de 1492,

dice el Diario: « Despues de surgida la nao saltó el Almirante en la barca para sondar el puerto, y cuando fué frontero de la boca al Sur, halló una entrada de un rio que tenía 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 tenía cinco brazas* y de ocho de hondo.»

Todas las partes y pertrechos de los buques están en relacion proporcional, y así con sólo saber que la barca ó batel de la nao tenía cinco brazas de longura, que son treinta piés, pueden deducirse apróximadamente las dimensiones y capacidad de la Capitana. Para este cálculo es de gran utilidad la « *Instrvcion nauthica, para el buen uso y regimiento de las Naos, su traça y govierno Cõpuesta por el Doctor Diego garcía de Palacio, del Cõsejo de su Magestad, etc. Con licencia, En Mexico, año de 1587* », toda vez que en diálogo curioso explica que « el navío con personas y adereços se puede comparar á vna república concertada y ordenada », y tambien á un hombre, « pues en él hay ánima 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 las

de la arboladura, en todas sus partes y del velámen; sigue el corte de éste, aparejo de palos, vergas y masteleiros, acabando con un *Vocabulario de los nombres que usa la gente de la mar en todo lo que pertenesce á su arte por el orden alfabético.*

Capítulo XIV, lib. IV, dice: «Cualquier nao ha menester para su servicio un batel, así para dar un-áncora como para tomarla, para cargar y descargar y remolcar á la entrada ó salida de algun puerto, ó de alguna calma..... y ha de ser el batel del largo que tuviese de fuga la tolda de popa, hasta el afrizada del castillo de proa, que vendrá é ser segun nuestra cuenta (para una nao de 150 toneladas) 16 codos (68), 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 María* debia ser próximamente de 34 codos de quilla, 41 de eslora, 12 de manga, 8 de puntal y unas 120 á 130 toneladas, que es la misma capacidad que han supuesto Mr. Jal (*Archeologie navale*), y el autor del *Vocabulario de Milano*, mayor por tanto que la carabela con que fué á la Guaira Cristóbal Guerra, que era de 50 toneles; que las de Solís, que median 60 toneles una y 30 las otras dos; que la *Fraila* de Pinzon, de 47 toneles, y que la *Victoria*, que dió la vuelta al mundo, de 85 toneles.

La *Santa María* llevaba de 70 á 90 hombres de equipaje con víveres y aguada para una larga navegacion, sin

---

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

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 habas, la carne, pescado, aceite, vinagre y otras menudencias, cuanto más y mejor se ahorra más; pues tratando bien la gente la trae siempre aventajada y buena y contenta» (69).

APAREJO. Juéves 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 (70), de

---

(69) En el Memorial dado por el Almirante á Antonio de Torres, decia: «Item: Descis que á cabsa de haberse derramado mucho vino en este camino del que la flota traia, y esto, segun dicen los más, á culpa de la mala obra que los toneleros hicieron en Sevilla, la mayor mengua que agora tenemos aquí, ó esperamos por esto tener, es de vinos, y como quier que tengamos para más tiempo así bizcocho como trigo, con todo es necesario que tambien se envíe alguna cantidad razonable, porque el camino es largo y cada dia no se puede proveer, y asinismo algunas canales, digo tocinos, y otra cecina que sea mejor que la que habemos traído este camino.»

(70) HERRERA, Dec. I, lib. I, cap. IX, dice: «Armó una nave capitana que llamó Santa María; la segunda se dijo la Pinta y la tercera la Niña, que llevaba velas latinas.» Y más adelante, volvió á la Gran Canaria y determinó mudar las velas de latinas en redondas á la Niña para que con más quietud y ménos peligro siguiese los otros navios.

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 *tree*, que es la vela grande sin bonetas, y pusiéronse 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 mesana, 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 tambien la llevara larga. *Todas las velas de la nao* cita.

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 mesana, por el mástel 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 (71); 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 igua-

---

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



ladas 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, 15, 12 y áun 11, 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 áun habiendo cambiado el rumbo, travesía breve comparada con la que hacen todavía los buques de vela.

FIGURA. Tambien consigna el Diario que las carabelas tenian los alterosos castillos de popa y proa dibujados por La Cosa en su carta. A 11 de Octubre dice: «El Almirante á las diez de la noche, estando en el castillo de popa vido lumbre»; y más adelante, «amonestólos el Almirante que 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 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 guarnescerán 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 los grabados dichos de Roma, 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. Oportunamente consignaré ejemplos de tal uso.


**COSTO.** Don Martin Fernandez de Navarrete publicó en el tomo iv, pág. 162 de su *Coleccion de viajes, Relacion del coste que tuvo la armada de Magallanes, 1519*, con expresion del de la artilleria 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 120 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 ántes 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 á razon de tres mil maravedís por cada tonelada; que él, por servir á sus Altezas quiere dar, é se obligó que dará los dichos navíos para ir á las dichas Indias fasta la isla Española é al punto dellas donde se hubiere de facer la descarga fasta el dicho número de doce navíos de dicho porte de novecientas toneladas que haya de llevar, dándole á 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 diréis á sus Altezas que más provechoso es fletar los navíos como los fletan los mercaderes para Flándes 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 ántes 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 capitan 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 : enci-

ma 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*.

¡Lástima que no describa el diario de la misma manera la bandera Real! ¿Sería ésta 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 por mano de Juan de la Cosa? El indicio es vehemente, pues no hay que olvidar que las naves eran castellanas, y que doña Isabel la Católica fue 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 sólo se habían puesto las armas Reales de Castilla y de Leon, sino también 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?*» (72).

Consta no sólo que las huestes de Don Juan II seguían el pendon Real cuartelado de rojo y blanco, con castillos

---

(72) ARIAS DE MIRANDA, *Apuntes históricos sobre la Cartuja de Miraflores*, Búrgos, 1843. Comprobando la idea que encierra la frase de la Reina, dice Herrera, Dec. I, lib. I, cap. XV, que al apellidar Colon *Española* á la isla descubierta «no faltó quien le dijo que la llamaría más propiamente *la isla Castellana*, pues en aquel descubrimiento sólo tenían parte los reinos de la Corona de Castilla.»

y leones en la batalla de la Higuera, pintada en el Escorial, sino tambien que las armadas lo llevaban, así por los dibujos de todas las cartas de marear citadas, como por el siguiente documento (73):

«E se armaron las dichas galeas el dicho año de treinta y uno (1431) é fesieron guerra contra el Reino de Granada, é áun el dicho Sr. D. Juan fué por su persona con grand poder de gentes dentro en la Vega de Granada muchos dias, é venció allí grand poder de gentes de moros, donde disen la de la Higuera.

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

» Despues de aquello pusieron el dicho pendon con su vara en unas andas cubiertas ricamente, é levaron las dichas andas á pié fasta la ribera del rio donde estaba la galea Real del dicho señor Almirante.»

La forma y colores de las banderas será, sin embargo, objeto de disquisicion especial.

---

(73) *Pleito homenaje que se tomó á D. Fadrique, almirante de Castilla, cuándo y cómo.* NAVARRETE, *Coleccion de viajes*, tomo I, página 410.

Creo haber desvanecido algunos errores apilando los materiales de esta monografía, pero estoy muy léjos de presumir que no los haya en mis deducciones, que en resúmen son:

1.<sup>a</sup> Empezaron á nombrarse las carabelas á mediados del siglo xv, concluyendo á mediados del xvii.

2.<sup>a</sup> No fueron exclusivas de los españoles, ántes cobraron fama universal las de Portugal, donde tal vez se iniciaron, y las adoptaron las más de las naciones marítimas.

3.<sup>a</sup> Fueron buques ligeros de forma y aparejo varios, correspondiendo la denominacion al servicio y no al tipo de la nave.

4.<sup>a</sup> Las carabelas de Colon eran mayores de lo que vulgarmente se cree: de marcha rápida, de construccion sólida con dos castillos alterosos á popa y proa, tres palos verticales y bauprés; aparejo redondo en el mayor y trinquete y mesana latina.

---

## DISQUISICION CUARTA.

---

### CONSTRUCCION NAVAL.

Buques con coraza. — Los hubo en el siglo xv. — Iniciativa de los españoles. — Proyecto de Ochoa. — Las flotantes de Gibraltar. — Otro proyecto de autor desconocido.

#### I.

Por muchos se cree que Napoleon III, emperador de los franceses, bajo cuya iniciativa se construyó la fragata blindada *La Gloire*, primeramente, *La Normandie* despues, y sucesivamente otros buques parecidos que trasformaron el material de la marina francesa, es inventor de las corazas con que se ha pretendido hacer invulnerables á las naves de guerra. Efectivamente, en las operaciones de la campaña llamada de Oriente se habia reconocido la impotencia de las escuadras unidas de Francia é Inglaterra, no ya sólo contra los muros y baterías acasamatadas de Sebastopol y de Cronstadt, sino tambien contra las fortificaciones de tierra que los rusos multiplicaban con presteza y habilidad suma en los puntos amenazados de sus costas. Napoleon III ideó la oposicion de baterías flotantes, cuyos costados estuvieran forrados con planchas de hierro, y construidas aquéllas

en los arsenales de Francia, quedó resuelto el problema de la coraza de los buques, frecuentemente discutido con anterioridad y desechado en todas ocasiones, si no por irrealizable, por las muchas dificultades, y sobre todo, por el coste que habia de ocasionar.

La coraza de los buques ha exigido, como se preveía, un considerable crecimiento en las dimensiones, capacidad y desplazamiento de los vasos que habian de soportarla; mayor potencia en las máquinas de impulsión; la exclusion de la madera, que era el material que anteriormente se usaba en las construcciones navales, y la invención y empleo de un número considerable de máquinas auxiliares para la construcción misma y para el manejo de esas moles flotantes que han venido á constituir el núcleo de las marinas militares.

Una vez aplicada, ha ocasionado también lucha incesante de la inventiva en favor alternado de los medios de ofensa y defensa, aumentando progresivamente el espesor, peso y dureza de las planchas que se quiere hacer impenetrables, á medida que crece la potencia y alcance de la artillería, la forma, peso y penetración de los proyectiles destinados á perforarlas, sin que sea fácil presumir el término de semejante antagonismo, ni los límites de desarrollo que por él alcanzarán todavía los buques modernos y la artillería que montan, ascendiendo ya el costo de cada uno á más de lo que importaba el de cinco navíos de línea del siglo pasado, y quedando por tanto reservada su adquisición y sostenimiento en escuadras á las naciones de primer orden.

Tales resultados son debidos, sin duda alguna, á la



resolucion de Napoleon III, mas no por consecuencia de ser él inventor de la coraza de los buques. Que mucho há que se pensó en defenderlos con ella y que se llevó el pensamiento en distintos modos al terreno de la práctica, correspondiendo á España y á sus marinos parte esencial en la iniciativa de tan importante cuestion, es lo que ha de mostrar este escrito.

## II.

El año de 1874 vió la luz, por vez primera, el libro de *Memorias é impresiones* que un viajero español habia escrito más de cuatro siglos ántes, en 1439. Habiendo venido á parar, tras de ignoradas vicisitudes, á la biblioteca particular de S. M.; lo preparó para la estampa el bibliófilo D. M. Jimenez de la Espada, ilustrándolo con un vocabulario, interesantes notas y un diccionario biográfico de los personajes que se nombran en la relacion, y los Sres. Marqués de la Fuensanta del Valle y Sancho Rayon lo dieron al público, formando el tomo VIII de su *Coleccion de libros españoles raros y curiosos*.

« *Andanzas é viajes de Pero Tafur por diversas partes del mundo avidos, 1435-1439* » se titula esta relacion, y su autor, caballero de la córte de D. Juan II, jóven, instruido y rico, visitó á Italia, Tierra Santa, Chipre, Egipto, Rodas, Turquía, Grecia, Suiza, Flándes, Alemania, Tartaria y otros países, bien recibido en todos por la recomendacion del Rey de Castilla y la de sus dotes personales. Narra en este libro sus propias aventuras y

cuanto notable observaba en el tránsito, y bajo el punto de vista de la náutica se hallan á cada paso apuntadas muchas noticias de las guerras de Aragon con Génova y de ésta con Venecia y con Turquía. Admirador entusiasta del poderío naval de la república de San Márcos, se detiene con complacencia á relatar sucesos ó ceremonias que presenció, el armamento completo de diez galeras desde ora de tercia fasta ora de nona, por ejemplo ; los desposorios del Dux con la mar, el dia de la Ascension, saliendo en el *Vicentoro*, con otras muchas cosas.

«Vino nueva, dice en ocasion, como el Duque de Milan tenía cercada muy estrecha la cibdat de Bresa, é que por un lago que tiene traie barcos, por manera que non le dexaba entrar provision alguna ; é los venecianos armaron una galea, é lleváronla con arteficio por tierra, é subiéronla por una sierra tan alta como la que más en Castilla, é decendiéronla fasta la echar en el lago ; é á ver esto vinieron creo que cient mil personas, é non sin razon, que yo nunca vi cosa nin arteficio tan duro de creer que pudiese ser ; é como fué en el agua, luégo destruyó todas las otras barcas, é ninguna non osaba andar ; é socorrió la cibdat, é por aquella cabsa se descercó, que ya la tenien para ganar los milaneses.»

De esta misma guerra refiere otros episodios curiosos, entre ellos el uso de buques de coraza, como copio :

«Estando yo allí salieron los venecianos con quarenta galeones, é fueron contra la tierra del Duque de Milan, por le tomar una cibdad, é salieron los lombardos por lo registir, é dizen que fué allí muy grande la pelea : los lombardos trayan un navío muy chiquito ; galápago que

dicen ellos , toldado todo de fierro como bóveda, é traienlo para que posiese fuego á los otros, é ellos non lo pudiesen empecer ; é los venecianos trayan un onbre que se zabulle so el agua, é yva á los navios de los enemigos é con una barrena los foradaba, así que de los lombardos se anegaron tres galeones, ántes que fuesen proveydos, é de los venecianos fueron quemados quatro, é tanto duró la pelea, que los venecianos fueron vencidos é perdieron diez é siete galeones, é con los otros, reco-brando la gente que más pudieron, se retruxeron é vi-nieron á la tierra.»

Dice tambien que los galeones llevaban «armado un grant castillo de madera con su torre alta, é allí pertrechados de muchas artellerías, así como truenos é bombardas é culebrinas é espingardas, é los remos debaxo en manera que non los pueden ofender.»

Existia, pues, en el siglo xv el embrion de las grandes novedades náuticas del xix ; coraza, torres y reducos, torpedos y propulsor sumergido.

### III.

Vivia á principios del siglo xviii un oficial de marina llamado D. Juan de Ochoa, muy dado al estudio de su profesion. Ocurrióle fortalecer los costados de las embarcaciones de guerra forrándolas con planchas de hierro, é introducir otras innovaciones que así prevenian y aumentaban los medios de la defensa como los de la ofensa, siempre que los procedimientos se mantuvieran en el

mayor secreto hasta el momento preciso de valerse de las máquinas que discurría. Sobre las condiciones debieron mediar cartas que el inventor dirigia al Marqués de Scotty, secretario de S. M., impetrando su proteccion eficaz, según se advierte por la más interesante de todas al objeto presente, aquella que fechada en 11 de Febrero de 1727, acompañaba un dibujo del proyecto y la explicacion de sus pormenores.

Halló estos peregrinos documentos el Sr. Ferrer de Couto, y generosamente los donó al Museo Naval, donde se conservan con mucho aprecio, el año de 1861. La carta citada dice así :

«Excmo. Sr. : Recibí la muy favorecida de vuestra Excelencia de 24 de Enero próximo pasado, por la cual doy infinitas gracias por el sublime favor que tan benigneamente es servido usar con este su más ínfimo é indigno criado. El correo anterior no pude responder, por ser corto el tiempo para obedecer la órden conforme Su Majestad me manda y yo deseo, y lo hago este correo con el incluso diseño. Lo cierto es que estimaria yo más hacerlo personalmente, que es mucho más acertado por todos caminos ; mas la falta de medios será causa de privarme de tan alto bien , si S. M. no fuese servido de ordenar se me dé alguna asistencia para hacer tan largo viaje con mi familia ; y yo desearia mucho, como así es importante, hallarme sobre la obra ; en la cual creo no se pondrá dilacion , siendo tan importante y clara que no me parece se puede ofrecer duda ni réplica, salvo que no sea él de algun obstinado objeto, que nunca faltan en las Córtes ; mas como esta es obra de Dios, del servicio

de mi amado Rey y patria, y coadyuvado del muy católico y alto favor de V. E., no temo de ningun mal suceso, mayormente *sit Deus me quidquid contra me*; y siendo cosa tan justa y á favor de nuestra santa fe, nadie pondrá dudas sobre una cosa tan clara; y si yo asistiese personalmente no se puede ofrecer ninguna, ni en la fábrica ni en las operaciones que se ofreciesen hacer contra los enemigos; por lo que estoy notablemente deseoso de ejecutar y tener la honra de que por mi medio restaure Su Majestad sus dos usurpadas plazas sin pérdida de sangre; porque esta embarcacion es un inexpugnabile fuerte móvile y navegable, segura de todo fuego militar; y teniendo en la bahía de Gibraltar tres ó cuatro más, pueden echar á pique toda una escuadra entera; y no dejando entrar naos ni otras embarcaciones que socorran la plaza, en breves dias es tomada, porque se entregarán y no tienen otro remedio; y asimismo se tomarán todos los navíos que allí se hallasen, y lo mismo sucederá de Mahon, y yendo allí con algunas otras embarcaciones, y en cualquier parte en que convenga hacer hostilidad, se puede hacer; y con la bala tenaza, la cual llevarán todos los navíos, es maravilloso, porque á pocos tiros se desarbola una nao, y es fácilmente tomada; pero conviene ocultar lo más que se pudiere este secreto: puédese usar en los puertos de mar contra naos enemigas, y asimismo dicha embarcacion, y no tenemos que temer de enemigos.

» Suplico á V. E. dé calor á S. M. para que mande poner luégo esto por obra sin omision alguna, que es el pecado que ordinariamente padecemos en España; y esti-

maré que V. E. no me abandone con su proteccion y la respuesta de ésta, para no estar con cuidado de si llegó ó no á sus Excmas. manos, las que beso, miéntras quedo rogando á Dios guarde á V. E. muchos y dilatados años. Lisboa occidental y Febrero 11 de 1727.—B. L. P. de V. E. su más humilde é indigno criado, Juan de Ochoa. — Al Excmo. Sr. Marqués Scotty, mi señor.»

El diseño que cita comprende la embarcacion llamada por su autor *barcaza espin*, con la explicacion de sus partes componentes; la *bala tenaza*, ántes y despues de disparada, con los tacos y atacador que necesita, y una dedicatoria que dice :

« Mi Rey y señor : Dedicá á vuestra Real Majestad esta obra D. Juan de Ochoa, de todo corazon. »

La *barcaza espin* podia formarse con el casco de un buque de los ordinarios de la Armada, teniendo el diseñado ocho cañones por banda y otros tantos remos que se armaban entre las portas. En la proa enseña un espolon reforzado de hierro, y otros ocho menores en cada costado en línea vertical con los respectivos cañones, siendo de presumir que por estos apéndices aplicó el nombre de *espin* á la embarcion.

Una techumbre ó cubierta formada de cuarteles independientes, que arrancando de los costados se unian en línea paralela á la quilla, formando entre sí un ángulo de 90° próximamente, y por tanto de 45° con el plano horizontal, protegía las piezas y los artilleros; pero esta cubierta podia desmontarse en el caso de arbolarse el buque para navegacion larga. El autor especifica la descripción así :

«A. Cubierta de la barcaza, la cual se compone de dos medias puertas que cierran y unen al medio del buque, con sus goznes de hierro desde el borde de ella, conforme demuestra la figura.

»B. Demostracion de las dos medias puertas con sus aldabones, que cierran de la parte de adentro y aseguran, la una levantada y la otra caida. Y deben de quedar descansando sobre el borde de la barca y no sobre los goznes.

»C. Cubiertas de popa y proa, que se componen de dos medias puertas unidas que ajusten con las de los costados, como se ve.

»D. Espolon de la barcaza, como el de las galeras, de hierro, para su defensa.

»E. Espolones de los costados, todos de hierro, puestos de modo que no embaracen los remos.

»F. Ventanas por donde se han de usar los remos, de los cuales estará siempre para funcion bien proveida.

»G. Cañoneras de la artillería, la cual ha de ser de 24 para arriba del calibre que se quisiere.

»H. Remos de la barcaza, los cuales han de ser como los de las galeras, y manejados asimismo; y si entre cañon y cañon se pudiesen meter dos remos, será mejor, pudiéndose usar sin embarazo.

»La dicha *barcaza espin*, si se fabricase expresamente, se debe de hacer muy fuerte, y las costillas de ella lo más unidas que el arte de esta fábrica permitiese, sobre una quilla bien fuerte, con sólo una cubierta al tenor que resista el peso de el artillería; haciéndole los

servicios necesarios que se sabe, para el gobierno de la gente que fuere en ella, que no van apuntados por no ser esto necesario. Despues de tener fabricada dicha barcaza, *se ha de cubrir con planchas de hierro de un dedo de grosura*, empezando desde la misma quilla de el principio de su fábrica, que por esta razon se ha de unir las costillas para que no queden en hueco las planchas de hierro y con las balas se doblen, lo que no sucederá quedando sentadas sobre madera fuerte, siendo libre de todo fuego y peligro de guerra; por lo cual se lograrán grandes efectos por ella, con escándalo de los enemigos y seguridad de nuestros puertos; y abriendo las cubiertas se puede navegar con ella y conducirla adonde se quisiere, arbolándola con sus velas. Puédense aprovechar algunas embarcaciones viejas al presente, para mayor brevedad, con el estilo referido.

» M. Bala tenaza, la cual sirve para desarbolar los navíos de mar y tierra: se mete en la pieza, como se demuestra en la figura: puédesele dar toda la largura que tiene el cañon, porque quanto más larga sea es más segura.

» N. Demostracion conforme sale del cañon; y con este género de bala no se ha de disparar segunda vez hasta que él esté frio.

» O. Ha de ser la barra triangular, como se demuestra con el córte á la parte del peso de la bala.

» P. Taco de madera en dos mitades con sus cóncavos para atarlas ántes de acabar de meter la bala, y que ajuste al cañon.

» Q. Atacador, el cual ha de tener las tres varillas de



hierro largas que no den en la bala y no estorbe el atacar, y el rodete de palo, ó de hierro todo; si hallasen ser mejor, atacarán con él dos personas.

---

A principios de la guerra civil de los Estados-Unidos, en los años de 1861 y siguientes, los federales, que confiaban en la inmensa superioridad de material marítimo que sobre sus enemigos tenían, habían reunido una escuadra en Hampton-Road para cerrar el acceso á los puertos de los confederados.

Un día apareció inopinadamente en la bahía un cuerpo extraño, que así podría considerarse, por el aspecto exterior, casa-flotante, como barracon ó cosa análoga: avanzaba velozmente en dirección de la escuadra federal, y ántes que pudieran salir de su sorpresa las tripulaciones, había embestido y echado á pique la fragata *Congress* y causado gran turbacion y averías en los otros buques. Hubiéralos destruido con la misma facilidad que al primero, á no haber salido á su encuentro el *Monitor*, buque de coraza recientemente construido, con formidable artillería, que no fué, sin embargo, bastante poderoso para debelar á la extraña embarcacion confederada.

Era ésta la antigua fragata *Merrimac*, rebajada y transformada en el casco, hasta dejar en él una sola batería, cubierta, con techumbre inclinada 45° sobre el plano horizontal. La proa se había reforzado para sostener un espolon de hierro: los costados, desde un metro bajo la flotacion y la techumbre, se habían forrado con hierro en

plancha y tambien con barras-carriles arrancadas de las vías férreas, resultando con estas obras y el mecanismo de vapor que la impulsaba, una máquina de guerra muy superior á las de los que blasonaban de dominar la mar, ántes de verla, bastando por sí sola para preocuparles mucho tiempo.

La *Merrimac*, abstraccion hecha de su propulsor helicoidal, no era otra cosa que la *Barcaza espin* que por los años de 1737— ciento treinta y cuatro años ántes— habia inventado nuestro D. Juan de Ochoa. Éste habia meditado en los efectos del choque de las grandes masas, y habia instalado en su buque el espolon: habia tenido en cuenta el embarazo de la arboladura y aparejo, y lo habia suprimido, buscando motor en los medios que su época conocia: habia calculado la penetracion de los proyectiles que entónces se arrojaban, y forraba su buque con planchas de hierro *de un dedo de grosura*, sobre macizo de madera fuerte, evitando el choque en la direccion normal con la inclinacion de la techumbre, con tan buen efecto teórico para la artillería de á 8, de á 18 y poquísima de á 24 con que se armaban los navíos, como el que oponian los *rails* de la *Merrimac* á los cañones de á 500 del *Monitor*.

#### IV.

Fija la atencion de los españoles en la plaza de Gibraltar desde el infausto momento en que por sorpresa fué ocupada por los ingleses y holandeses, auxiliares del

archiduque Carlos, el año 1704, se habia intentado en diferentes ocasiones recuperarla, llegando á ser ésta la idea predilecta del rey Carlos III, despues que logró la reconquista de la isla de Menorca y el triunfo sobre los mismos ingleses en Luisiana, Jamaica y las Bahamas.

En el año de 1780 determinó convertir en sitio el bloqueo que hasta entónces estaba encomendado á la escuadra, encargando al duque de Crillon, vencedor de Menorca, la direccion de las operaciones con cerca de 40.000 hombres que acampaban en San Roque, disponiendo los medios de expugnacion, miéntras guardaban la mar las escuadras de España y de Francia.

Europa contemplaba con interes los colosales aprestos acumulados contra una fortaleza en que á la vez se habian añadido á las ventajas de la naturaleza multiplicadas fortificaciones, corriendo el rumor público de idearse por una y otra parte máquinas, aparatos y medios nunca usados ni conocidos en la guerra.

Aparte del proyecto normal del general de ingenieros D. Silvestre de Abarca, y de los que en los consejos de generales se discutian, se habia desarrollado, en efecto, una especie de furor para idear, dentro y fuera de España, inventos extravagantes. Quién proponia la formacion de escolleras que impidieran la aproximacion de los buques ingleses (1); quién queria levantar en San Roque un fuerte coloso, desde cuya eminencia se batiera la pla-

---

(1) El conde de Aranda, en proyecto de 21 de Abril de 1780.

za de alto á bajo (2), y quien pretendia tomar la ciudad al abordaje, despues de bombardearla quince dias (3).

Los franceses, nuestros aliados, ideaban, con no menor fecundidad, proyectos sobre proyectos para la rendicion de la plaza, sin exceptuar al jefe de la escuadra conde d' Estaing; pero entre todos acogia y recomendaba el Gabinete de París el empleo de unas baterías flotantes nunca vistas, invento del ingeniero Mr. d'Arçon, y que reunian, con otras condiciones extraordinarias, las de ser insumergibles é incombustibles.

¿Cómo no se atendió en estos momentos á la idea de la *barcaza espin*? Su autor habia indicado que una ó más que atacáran de improviso á la escuadra inglesa en la bahía de Gibraltar, sembrarian el espanto y darian por consecuencia la rendicion de la plaza, que áun hoy arbo-la bandera extranjera en nuestro territorio, y el hecho ántes enumerado autoriza á creer que, cuando ménos, habria causado el mismo asombro que la *Merrimac* en Hampton-Road; pero es probable que desde los tiempos de Felipe V cubriera el respetable polvo de los archivos el proyecto de Ochoa, sin que en los dias de Carlos III lo conociese ó recordára nadie. Harto ocupaban el discurso del Ministro y de los generales los muchos otros expedientes presentados de momento y acompañados con la recomendacion de poderosas influencias, como al de Mr. d'Arçon sucedia, sin contar con *el pecado que ordi-*

---

(2) Véase á FERRER DEL RIO, *Historia del reinado de Carlos III*, tomo III.

(3) El General D. Antonio Barceló.

*nariamente padecemos en España*, según el mismo Ochoa dijo.

Ello es que el Rey y su ministro Floridablanca prohibieron con entusiasmo á las baterías incombustibles, aunque á los marinos españoles, y sobre todo al duque de Crillon, no parecían tan exentas de inconvenientes como á su autor. Procedióse, por tanto, á la construcción de diez de estas baterías, utilizando navíos antiguos de 600 á 1.400 toneladas, que se rebajaron y trasformaron convenientemente, gastando más de 200.000 piés cúbicos de madera.

Cada batería, por la parte que había de presentarse al enemigo, tenía tres costados ó muros sucesivos de madera maciza de tres piés de espesor, y los huecos ó espacios entre uno y otro estaban rellenos de arena mojada. Otro aforro de corcho empapado en agua tenía por objeto prevenir el efecto de los astillazos. La parte superior estaba protegida por una cubierta ó techumbre inclinada á prueba de bomba, forrada con plancha de hierro, según algunos escritores, y formada por una espesa red de cabos gruesos, cubierta con cueros mojados, según otros (4).

Para mayor seguridad contra incendios, un sistema de tubos distribuidos por los costados y por todo el interior del buque establecía una corriente continua de agua,

---

(4) CAPTAIN SAYER, *The history of Gibraltar*, London, 1862, página 371.—*Historia de la Marina Real española*. Madrid, 1854, tomo II, pág. 712.

procedente de un depósito surtido con bombas, á semejanza de la sangre en las venas del cuerpo humano.

A raíz de los sucesos se grabaron tres estampas distintas que dan exacta idea de la disposición de las tales baterías y de algunas modificaciones introducidas en el tiempo de la construcción. La primera de dichas estampas lleva por título: *El Último Diseño que an enbiado del Campo de GIBRALTAR de los Nabios Flotantes concluidos y esactamente demostrado por el interior para dar razon de sus Primorosas oficinas, y lebantado por la escala de pies de Paris.*

Presenta la seccion del buque por la cuaderna maestra, y aparece el costado que se presenta al enemigo embonado y redondeado. La parte superior tiene sólida cubierta y jarcia encima, segun reza la explicacion: « Porcion de xarcia mojada sobre el cubichete con el fin de resistir las bombas y contener el agua, que se suministrará por medio de dos bombas, la que correrá por toda la periferie interior de las maderas.»

Entre las notas se lee: «En esta especie de buques, por proyecto del capitan de fragata D. Josef Goycochea, se han de colocar dos Santas Bárbaras, una á popa y otra á proa, comunicadas por medio de un conducto que hace dirigir las aguas en caso de incendio para anegar la pólvora. Aquestas las darán las bombas que se colocarán una á babol y otra á estribol, para socorrer pronto el buque del agua necesaria.—Las materias esponjiosas se colocarán sobre los lindajes, correrán todos los vuelos, y serán humedecidos continuamente para apagar los fuegos.»

La segunda lámina lleva por cabeza: *Diseño de los Navios flotantes que al presente se han inventado para batar la punta de Europa de la plaza de GIBRALTAR.*

Presenta tambien la seccion de la batería, pero sin el embono curvo de la anterior; el costado conserva la misma forma que tenía el del navío, está cortado por la cubierta superior, segun hace observar la leyenda *Este es el perfil cortado de la batería flotante*, y de la regala arranca una techumbre inclinada unos 20°, cubierta de planchas de hierro, segun indicacion tambien escrita, y modificada al primer proyecto, pues que sobre ella se lee: *Esta elevacion se le ha dado ahora nuevamente.* La lámina tiene ademas vistas de la batería por ambos costados.

La tercera y última estampa tiene el membrete: *Diseño de la formacion de los 10 Navios flotantes ó en Palletados y las 40 barcas cañoneras y Bombarderas 40 chicas y 30 grandes para el sitio de Gibraltar*, y representa una flotante de una batería, otra de dos, una cañonera, una bombardera de un mortero y otra de dos, con la siguiente explicacion:

«Los flotantes tienen unos á dos baterías, otros á una, y llevan sus remos para la conduccion y manejo. Van forrados de planchas de hierro y corcho: para cubrirlos se han llevado 900 sacas de lana para embotar las balas del campo contrario; los cañones que llevan son de calibre de 36.

»Las cañoneras llevan un cañon solo, y tienen remos. Las bombarderas ó bombos tambien llevan sus remos, y unas con un mortero, otras con dos, y cada mortero es de 12 pulgadas.»

En efecto, las noticias oficiales atestiguan que en las flotantes se montaron desde seis á veinte cañones de bronce de nueva fundicion, con tripulaciones para su manejo que variaban desde 250 á 760 hombres. Los nombres, artillería y comandantes fueron:

<i>Pastora</i> . . . . .	21 cañones..	General D. Ventura Moreno.
<i>Tallapiedra</i> . . . . .	21 . . . . .	D. Nicolás Estrada. El príncipe de Nasau.
<i>Paula 1.<sup>a</sup></i> . . . . .	21 . . . . .	D. Cayetano Lángara.
<i>Rosario</i> . . . . .	19 . . . . .	D. Francisco Muros.
<i>San Cristóbal</i> . . . . .	18 . . . . .	D. Federico Gravina.
<i>Príncipe Carlos</i> . . . . .	11 . . . . .	D. Antonio Basurto.
<i>San Juan</i> . . . . .	9 . . . . .	D. José Angeles.
<i>Paula 2.<sup>a</sup></i> . . . . .	9 . . . . .	D. Pablo de la Cosa.
<i>Santa Ana</i> . . . . .	7 . . . . .	D. José Goicoechea.
<i>Dolores</i> .. . . .	6 . . . . .	D. Pedro Sanchez.

---

142

---

Los preparativos y armamento de las baterías se hicieron con mucha precipitacion, sin dar lugar á corregir ciertos defectos experimentados en las pruebas que se hicieron en el *Paula primera*. El ingeniero d'Arçon protestó contra el empleo de sus baterías ántes de tiempo (5), pero la urgencia del ataque no dió lugar á sus observaciones.

En la madrugada del 9 de Setiembre de 1782 rompie-

---

(5) HERIOT, *Historical Sketch of Gibraltar*, 1792.—El ingeniero D'Arçon defendió su invento en dos publicaciones; la una en Cádiz, con el título *Memoria sobre las baterías flotantes*, 1783; la otra en París, el mismo año, titulada: *Memoire pour servir á l'Histoire du Siège de Gibraltar, par l'auteur des batteries flottantes*. No he logrado ver ninguna de ellas.



ron el fuego las baterías del campo de San Roque, haciéndolo á la vela siete navíos españoles y dos franceses por la parte de la bahía. El 12 entró la escuadra combinada, que elevaba á cincuenta el número de los navíos, fijando para el dia siguiente el ataque decisivo, no obstante nuevas protestas de Mr. d'Arçon, que solicitaba plazo para hacer experiencias con las baterías (6).

En efecto, á las siete de la mañana dió la vela la escuadra convoyando á las diez flotantes, que fondearon con órden admirable á unos seis mil piés de distancia de la muralla de la plaza, y á poco empezaron un horrible cañoneo, oscureciendo el cielo las nubes del humo, y conmoviendo el Peñon las detonaciones. Mas de dos horas se mantuvo el fuego sin intermision, contestando la plaza con toda su artillería, que lanzaba bala roja, sin que nada sufrieran las baterías. Los proyectiles rebotaban en sus cubiertas ó se embotaban en los costados, sin aparecer más síntoma de combustion que alguna ligera llama azulada en tal ó cual parte, que de momento se extinguia; mas hácia las dos de la tarde se observó gran confusion á bordo de la *Tallapiedra*, en la que precisamente se encontraba el caballero d'Arçon inspeccionando el éxito de su invento. Entre las muchas balas enrojecidas que la hirieron, una habia incendiado la madera, adquiriendo el humo y las llamas intensidad tal, que fueron inútiles los esfuerzos hechos para dominarlas.

La tripulacion se atemorizó temiendo la explosion de

---

(6) CAPTAIN SAYER, *The History of Gibraltar*, pág. 386.

la Santa Bárbara, é inundó la pólvora, quedando inútil la nave.

En la *Pastora* hubo tambien incendio, pero continuó haciendo fuego hasta el anochecer; habia, sin embargo, desórden á bordo, que no tardó en comunicarse á las otras baterías, siendo á media noche completamente envuelta por las llamas la Capitana á la vez que ardian várias otras.

Los ingleses, que habian llegado á desanimarse hasta el punto de abandonar el uso de la bala roja por considerar inútil su empleo, redoblaron entónces sus disparos, y no tardaron en oirse gritos pidiendo socorro en todos aquellos buques tan celebrados. Uno á uno fueron abandonándolos los tripulantes, incendiando por sí mismos aquellos que habian sido respetados por las balas, á fin de que no cayeran en manos del enemigo, operacion desordenada, como imprevista, que con la oscuridad de la noche acrecentó la confusion y las proporciones del desastre.

La bahía presentaba un espectáculo imponente: flotaban arrastradas por la corriente aquellas masas calcinadas hasta el momento de la explosion de los depósitos de pólvora, cuyo ruido no apagaba el de los lamentos de los heridos ó de los que luchaban con las olas.

A las dos de la madrugada salió del muelle nuevo el brigadier inglés Curtis con una division de cañoneras, y atacó de flanco á las baterías, acabando de desconcertar á los que habian conservado su sangre fria. La destruccion de los diez buques, y la pérdida de 1.473 hombres muertos y desaparecidos, fué el resultado de aquella invencion que tanto ruido habia hecho.

A pesar de todo, los ingleses, que rara vez desperdiciaban lecciones provechosas, cualquiera que su origen sea, procedieron seguidamente á estudiar y construir baterías flotantes como las que habian batido; ensayaron la llamada *Spanker*, que no respondió á las esperanzas concebidas (7) y abandonaron entónces el pensamiento de tan costosas máquinas, como abandonado habia sido ántes, por el fracaso de Gibraltar en España.

## V.

En el Museo Naval se conserva un hermoso modelo de embarcacion cañonera acorazada, que evidentemente se construyó en la última mitad del siglo XVIII. El catálogo del Establecimiento lo distingue con el número 666 y la explicacion siguiente :

« Modelo de una flotante de las pequeñas que se construyeron en 1781 para el sitio de Gibraltar. »

Ninguna de las obras históricas del famoso sitio, que he consultado, habla de *flotantes pequeñas*. Flotantes, por abreviacion de baterías flotantes, llamaron todos los escritores, como las llamaron los marinos, á las del ingeniero frances d'Arçon, de que he tratado. La marina preparó en aquella ocasion otros muchos buques: navíos y fragatas que formaban las escuadras de bloqueo; bombarderas y cañoneras, dibujadas en la estampa que he

---

(7) CHARNOCK, *An History of marine architecture*. London, 1801, tomo III.

descrito, y fuerzas sutiles que al mando de D. Antonio Barceló hostigaban la plaza. De éstas, una parte se componia de jabeques y otra de lanchas, pero tampoco se hace mencion de *flotantes pequeñas* en ninguno de los partes ni relaciones oficiales de las operaciones, y sería rareza esta omision, tratándose de una novedad que forzosamente debia llamar la atencion en el ensayo.

Me inclino, pues, á creer que no se construyeron en 1781 tales *flotantes*, y que constituyendo probablemente uno de los innumerables proyectos concebidos y presentados por entónces, pasó con los más al panteon del olvido, de que hoy sale para los aficionados á antiguallas, si bien mis diligencias no han logrado todavía desenterrar el nombre del inventor que la propuso. Todo lo que se sabe del modelo es que fué donado al Museo por el señor D. José La Herran, vecino del Puerto de Santa María, el año 1848, sin más noticia que la de haber pertenecido á sus antepasados, de los que algunos sirvieron en la Armada.

La embarcacion es merecedora de otras investigaciones que conduzcan á descubrir á quién se debe su fábrica, pues siendo el tipo que más se aproxima á las modernas construcciones de la marina militar, compartiria con Ochoa la gloria que en la iniciativa corresponda á los españoles.

Esta embarcacion está forrada exteriormente con planchas de hierro que pasan por bajo de la línea de flotacion. La obra muerta, igualmente forrada, se inclina hácia dentro para no ser herida normalmente por los proyectiles, formando arista en la cinta, y la proa se levantan-

ta en superficie curva formando lo que hoy se llama *reducto*, y protegiendo por completo el flanco ó enfilada. El inventor ha prescindido de las prácticas tradicionales que sujetaron á Ochoa en las líneas y superficies, presintiendo los *monitores*, los *toros*, las *tortugas*, que habian de posponer la belleza y la poesía de la arquitectura naval á la ruda solidez.

Quince remos por banda dan impulso á la embarcacion, siendo muy notable la disposicion de las chumace-ras, y más aún los bancos para bogarlos, dispuestos en una falsa cubierta, á fin de cubrir á los hombres con la obra muerta. El timonel se situaba dentro de una escotilla, quedando igualmente defendido por la coraza. En el centro de la embarcacion está montado á barbeta un cañon, al parecer de á 24, con el que puede hacerse fuego en todas direcciones á favor de su montaje giratorio, de los llamados de colisa; pero una abertura circular hecha á proa en el reducto indica la posibilidad de montar otra pieza para los fuegos en direccion de la quilla. La obra muerta, singularmente en el reducto de proa, está formada macizando las cuadernas ó costillas y afirmándola con fuertes curvas de madera á la cubierta. Por último, entre las bombas de achique está preparada la colocacion de un palo para navegar á la vela.

Sin otra muestra que este curiosísimo modelo, se demostraria, como indiqué en un principio, que la coraza de los buques no es novedad de lá inventiva de Napoleon III.

---

## DISQUISICION QUINTA.

---

### DECORACION DE NAVES ANTIGUAS.

Escultura. — Pintura. — Dorado. — Moviliario. — Ropas. — Estandartes y banderas. — Fanales. — Significacion de éstos.

#### I.

Tan luégo como el hombre se hubo familiarizado con la mar y aprendió á dominarla construyendo bajeles apropiados á las necesidades del comercio y de la guerra, el éxito de sus empresas, la riqueza que consiguió con ellas, la vanidad y el amor á lo bello obraron de consuno, impulsándole á perfeccionar la tosca ligazon de maderos y tablas con que habia cerrado el vaso, á suavizar las curvas de las extremidades, á rematarlas con símbolos religiosos ó nacionales, y á decorar sucesivamente todo el vehículo que de habitacion y fortaleza flotante le servia, poniendo al servicio de la naval arquitectura las artes que la arquitectura asociaba en tierra al embellecimiento de sus creaciones.

Los fenicios, primeros navegantes del Mediterráneo, hicieron á sus naves partícipes del fausto que en Tiro y en Sidon daba testimonio de su prosperidad; revistieron con marfil labrado ios bancos de los remeros, tiñeron

con púrpura real las velas, coronaron las entenas con flámulas de seda, y lucieron en el casco aquella habilidad para la ensambladura y talla de las maderas en que no tenían rival, según el juicio de Salomón, que los llamó á la fábrica del templo.

Los griegos y los egipcios, á su vez, entraron de lleno en una senda tan provechosa á sus intereses, multiplicando las flotas y perfeccionando las propiedades de la unidad, sin descuidar la magnificencia del adorno á que tanto se prestaban sus aficiones artísticas. Refieren las historias que las galeras griegas estaban por lo común pintadas de azul y oro; llevaban en la proa la figura de un dios, de una planta ó de un animal, esculpida en madera ó fundida en bronce con la mayor delicadeza; la popa estaba rodeada por un balcón, en cuyo centro aparecía un escudo dorado; otra escultura, representando á un ave, servía en la proa para dar paso al cable del ancla; el *parasemon* ó bandera nominal del buque estaba pintada con gran perfección, lo mismo que la que flotaba mostrando la divinidad protectora de la nave, bandera sagrada que daba asilo inviolable á los que se refugiaban á su abrigo, y ante la cual se hacían los votos y los sacrificios. En ciertas ocasiones se añadían á los adornos permanentes flores y guirnaldas, y los remeros (*kopelatai*) y los soldados (*epibates*) ceñían verdes coronas.

Todo esto era cosa común á que no se concedía ninguna importancia; lo extraordinario se encuentra en las relaciones descriptivas de la nave de Hierón de Siracusa, construida bajo la dirección de Arquímedes, y objeto de un poema escrito por el ateniense Archemelo, ó de las

embarcaciones colosos de Ptolomeo Philopator. La primera tenía capacidad para doce mil toneladas; la cubierta estaba formada de mosaico representando la guerra de Troya, y exteriormente aparecía sostenida por dos órdenes de atlántes y cariátides; en las inferiores había salas, templos, baños, jardines y fuentes de agua dulce, cuadras para caballos, viveros de peces, una biblioteca en cuya cúpula estaban pintadas todas las constelaciones, y una galería para las mujeres, solada con ágata y coral, y cuyas paredes interiores estaban revestidas con maderas finas incrustadas de marfil, nácar y plata.

La mayor de Ptolomeo tenía doce pisos ó cubiertas, siete espolones ó rostros en la proa y, como ornamento, figuras de animales de veintiun piés de altura cada una. La parte interior estaba decorada con preciosas pinturas, y, sin embargo, era muy inferior este buque comparado con el que llamaba *Thelamegos* ó dormitorio, si no tan grande como el anterior, espléndido en esculturas y otros adornos. Tenía salones y dormitorios con cuanto pueda inventar la riqueza; una galería de dos pisos con vestíbulo de marfil y maderas preciosas. El artesonado del salón, de cedro y ciprés de Mileto, cautivaba por su obra primorosa; los fustes de las columnas eran de oro y marfil, que se prodigaban en toda la decoración, y el arquitrave estaba cubierto de bajos-relieves de un codo de altura y de un trabajo admirable. La sala de comer era más bella, sobresaliendo como elemento el mármol indico, y todavía más los templos de Vénus y de Baco, cuya descripción sería muy difícil. Jardines, pajareras, estanques, nada faltaba allí para recrear los sentidos, deslum-



brados por los cambiantes de las velas que estaban tejidas con púrpura y oro.

Cleopatra, último vástago de las dinastías de Egipto, que eclipsaba la esplendidez de todos sus antecesores, no podía ser ménos que Philopator ó que Sesóstris, que tuvo una embarcacion dorada por fuera y plateada por dentro. Un palacio suntuoso en que las piedras preciosas se incrusten en el pórfido y el mármol, es una riqueza vulgar, como ha dicho Pacini; este lujo mágico llevado á una nave esencialmente frágil, disfrazando con los tejidos más brillantes, con los metales más preciosos, la rudeza de los utensilios de la navegacion y la penosa vida de la gente de mar, es el que manifiesta mejor la opulencia y la grandeza. Cleopatra añadió á tantos encantos el irresistible de su persona, apareciendo á la vista de Marco Antonio en la popa de la galera, que reunia cuanto el lujo de su tiempo podia discurrir, en traje de Vénus, en medio de las hermosas jóvenes de su córte lascivamente ataviadas de nereidas.

Los cartagineses, hijos y herederos de la aptitud marinera de los fenicios y los romanos, émulos de aquéllos, tuvieron esmerado afan por el adorno de sus galeras, cuyas proas nos conserva la elegante columna *rostrata* y la corona naval que inventaron. Calígula construyó para su viaje por las costas de Italia una embarcacion digna de rivalizar con las de Egipto, pues toda ella era de cedro, con la popa de marfil sembrada de oro y pedrería. Todos los pueblos de la antigüedad siguieron esta corriente fastuosa, madre de la sentencia de Séneca que nos sirve para estimar la exageracion del lujo: «No es el mejor

navío el pintado con colores brillantes, con espolon de plata ó de oro macizo, ni el que lleva figuras de marfil que representan á los dioses protectores, ni siquiera el que se ha destinado á cargar el tesoro Real y las riquezas que proceden de los impuestos, sino aquel de madera fuerte, bien calafateado, que resiste al esfuerzo continuado de la mar, que obedece al timon y que aguanta valientemente las velas.»

En la Edad Media, verdadera edad de hierro, desapareció de los buques todo signo de riqueza, de elegancia y áun de comodidad, no porque la sentencia de Séneca fuera apreciada, ni siquiera sabida, sino porque la embarcacion debia corresponder á la rudeza de los que la construian y manejaban. Perdidas las nociones del arte, tosco y pesado como las armas, como la educacion, como el lenguaje, habia de ser el bajel empleado en las escasas necesidades de aquellos hombres. Si cuidaban de aparejar ballestas y viratones y de encerrar en la bodega piedras que les sirvieran de proyectiles, no se preocupaban de pinturas ni resaltes. A la necesidad de preservar las maderas de la maligna influencia de la intemperie, acudian embadurnándolas de brea y sebo, contentando su vanidad la mezcla del almagre con las resinas y grasas. Un pedazo de lona pintarrajeada era su bandera, el más preciado adorno, miéntras que llegada la batalla no se ponía á su lado en una pica la cabeza del almirante ó cabo enemigo.

## II.

La concisa narracion de nuestros cronistas nada nos dice de la parte de ornamento de las naos y galeas, ni aun en ocasiones solemnes de embarcarse las personas Reales para empresas marítimas tales como las de don Jaime de Aragon, la de su hijo Fernando á la Tierra Santa, y las de D. Pedro de Castilla (1). Algo en particulares se sabe de la Armada que á la conquista del reino de Nápoles llevó D. Alfonso V de Aragon, para estimar que no imitó la ostentacion de griegos y romanos, si bien es de advertir que tampoco los venecianos, genoveses y pisanos, que pretendian por entónces el dominio de las aguas mediterráneas, recordaban la tradicion de las naves que en otra edad las surcaron. El primer *Bucentauro*, famoso por haber conducido al papa Alejan-

---

(1) D. Cipriano Vimercati (*Discurso sobre la arquitectura naval antigua y moderna*, Madrid, 1787), tomándolo del cronista frances Froissard, dice que en la armada franco-española de 1287 buques que operó en las costas de Inglaterra en 1374 habia embarcaciones que tenian «doradas y entalladas soberbiamente las popas y las proas, y guarnecidos de ricos festones y pinturas los costados, en muchas era más delicado el lujo y más suntuosa la extravagancia y la profusion. Las cámaras, los bancos y los mástiles sobresalian con el oro y los embutidos: las maniobras de seda, y las velas desplegadas al viento se distinguian con exquisita variedad de colores.»

La concisa crónica de Enrique II por Pero Lopez de Ayala se limita á decir que las galeras españolas iban al mando de Fernan Sanchez Tovar, y que hicieron estragos en la isla de Wight.

dro III en 1177 al encuentro de Sebastian Ziani, vencedor del hijo de Federico Barbarroja, para entregarle el anillo de desposorio con la mar; el que en 1477 fué á buscar á Chipre á Catalina Cornaro, nada tenian de comun con la arrogante nave del mismo nombre que más adelante servia de teatro para la ceremonia nupcial de los Dux.

Ya en el siglo XVI Bernaldez, Garibay y otros cronistas españoles, conformes con los italianos Guicciardini, Giovio y Giannone, y con los franceses Saint-Gelais y D'Anton, al tratar de las vistas del rey D. Fernando *El Católico* con Luis XII de Francia en el puerto de Saona, hablan de la gala desplegada por una y otra parte en las armadas, expresando que las naves francesas ponian los marineros en las vergas, las banderas de ambas naciones interpoladas en los palos, y en los alcázares ricas empavesadas, trompetas, chirimías y otros instrumentos de la época, y que la armada de Fernando se engalanó en la propia forma con los colores de cada reino, sobresaliendo los marineros y soldados de Aragon por sus ropas escaqueadas de encarnado y amarillo, con grandes escudos sobre el pecho y en ellos las armas reales. Las galeras de España cubrieron sus bandas y alfombraron sus cubiertas con riquísimos paños de grana, interpolados con otros amarillos y regios escudos, y lo mismo hicieron las de Nápoles y Sicilia. Hasta las velas de la galera Real eran de paños alternados rojos y blancos, como la bandera de San Jorge.

En la armada que se aprestó en Barcelona para llevar al César á Italia, la galera Real *Santa Trinidad*, diri-

giéndola el capitán general Rodrigo Portundo, se adornó con no ménos esmero, embarcando, entre muchos artículos, los siguientes, que constan en el *Inventari de la galera, arreus y monicions que son estades liurades á N. Capitan de la galera per S. M.* (2).

Una vela mayor (*artimon*) de 46 paños, 4 amarillos y 3 encarnados alternados, y en medio pintadas las armas reales.

Una vela de trinquete (*bastarda*) de 31 paños, 2 encarnados y 3 amarillos.

Una vela de mesana, de 18 paños, 3 encarnados y 3 amarillos.

Una bandera grande de popa con las armas de S. M.  
Doce banderas cuadras de lienzo pintado con armas reales.

Tres gallardetes con la divisa de S. M.

Una bandera de insignia para el árbol mayor.

Una bandera de tajamar con la cruz de San Jorge.

Una tienda de herbaje de paños negros y grises.

Otra tienda toda verde.

Un tendal de herbaje de paños negros y blancos.

Un tendalete de lona genovesa de paños blancos, encarnados y amarillos.

Item. Tapieras (¿cortinas?) de paño amarillo, encarnado y blanco.

Item. Parabandas (¿empavesadas?) de paño de los mismos tres colores.

---

(2) CAPMANY, *Ordenanzas navales de Aragon.*

Un parasol y boneta de lona genovesa de los mismos tres colores.

Item. Ciento catorce paveses pintados de blanco, amarillo y colorado.

Item. Diez y seis más con las armas Reales.

Item. Veinte rodela negra con dos perfiles de oro al rededor.

En la jornada del emperador Cárlos V á Túnez, tambien se dispuso la galera Real, dirigida por Andrea Doria, cual correspondia á la majestad del caudillo, vistiéndola de damasco carmesí para que en combinacion con los dorados que por doquier lucian, se mostráran de continuo los colores nacionales. El renacimiento de las artes influia necesariamente en las construcciones marítimas impulsadas al mismo tiempo por las campañas sin fin del Emperador.

El soldado y cronista Cereceda (3) al relatar la prision del rey de Francia Francisco I en la batalla de Pavía, dice que para que embarcára en el puerto de Fanal se aprontó la armada de España, que habia de trasportarlo á Barcelona, y que la capitana se adornó con cuidado. Por el contrario, la armada francesa — dato importante y curioso — tiñó de negro las velas y palazon en señal de luto (4).

---

(3) *Tratado de las campañas de los ejércitos del Emperador Cárlos V desde 1521 hasta 1525.*—Madrid. Por la Sociedad de Bibliófilos, 1873-74-76.

(4) En la *Coleccion de Vargas Ponce*, Leg. xxix, hay una carta del proveedor D. Gaspar de Legasa, fecha en Cartagena á 30 de

Otro escritor contemporáneo (5) ha sido más extenso al narrar el viaje del príncipe D. Felipe (después Felipe II) á Inglaterra, para su casamiento con la reina doña María en 1554, de modo que se forma exacta idea de los preparativos hechos en los buques con tan solemne ocasion. Dice así:

«Otro día, juéves — en la Coruña — quiso ver S. A. la nao en que habia de ir; y así entró en una de Martin de Bretandona, que así se llama y nombra. La cual estaba de esta manera: toda ella, de proa á popa, guarnecida de grana de polvo, colorada, que trascendia; por encima muchas cintas de seda de diversos colores, fixadas con clavetes dorados, y por los bordes de ambas partes más delanteras, de damasco carmesí, sembrados unos bastones y llamas de oro por todas ellas, y por los huecos de lo alto y baxo pintadas muchas historias de la generacion y prosapia del Príncipe, nuestro señor, muy airosas y por extremo acabadas, con otras antiguallas al principio; las gavias empavesadas; los mástiles y entenas muy polidos, dados de graciosos colores, que en partes hacía algunas labores al romano. Era la cámara donde S. A. habia de dormir, de una talla y dorado hermo-

---

Junio de 1681 noticiando á la córte que la galera *San José* está lista y que se han pintado de negro los pilares, cabrias, botiforras, árboles y palamenta, en cumplimiento de la órden recibida. En otra se dice que en las exequias hechas en Cartagena por el rey D. Carlos II en 27 de Noviembre de 1700, se forró con paño negro el oro de la *Capitana* y demas galeras.

(5) Andres Muñoz. En Zaragoza, 1554.

samente obrado, y no ménos muy costoso, segun la talla y cantidad de oro que tenía, con una extraña jelo-sía para la claridad della, que daba á la mar; y al otro lado de la popa una cuadra, no ménos que la cámara, donde S. A. habia de comer, con otro aposento, no tan obrado, pero de muy gentil parecer, para algunos caballeros de su cámara y señores, que en esta misma nao embarcaron. Y demas desto, de lo alto y pimpollo del mástel primero colgaba un estandarte Real de damasco carmesí, de treinta varas de largor, todo dorado y de ambas partes pintadas las armas, que el campo de lo que habia de hacer colorado era del mesmo damasco, y sembrado por todo él de unas llamas de oro. En el segundo mástel de popa estaba otro estandarte del mesmo damasco, todo él dorado, con las mesmas armas, y de unas bravosas llamas del mesmo oro, con una orla que todo lo cercaba, muy polida, que hacía un gran palmo de labor en ancho, toda de oro. A la proa otras diez banderas de punta, unas más largas que otras, de damasco carmesí, todas doradas, con las mesmas armas en cada una dellas y llamas, con dos gruesos perfiles de oro. Habia otras veinte y cuatro banderas de la mesma divisa, doradas con unos rabiscos á los rincones, y sus perfiles de grueso de un dedo; todo esto era de oro. Mas otras cinco banderetas del dicho damasco, plateadas, que hacian la mesma obra. Habia más para el servicio de la nao trescientos marineros, todos vestidos de grana colorada, á traje mareante, que verlos divididos por su nao y en partes muchos dellos juntos, con la nao tan sumptuosa, verdaderamente parecia la más deleitable floresta del



mundo, ó por mejor decir, un paraíso terrenal, segun la policia y frescura, y diversidades de colores y otras notables y extrañas cosas, que al parecer y ver de todos mostraba. Y en cuanto á los estandartes y banderas susodichas, éstas mandó hacer S. A. para en la nao que habia de ir, aunque el Bretandona tenía otras muchas y hermosas puestas, que volaban de las entenas y gaviás y otras partes de la nao. En esto y en lo demas que habeis oido acerca del aderezo y compostura della, gastó diez mil ducados. En la cual S. A. se embarcó con algunos caballeros principales.

»Visto por S. A. una tan hermosa y maravillosa pieza, pasó de allí en la nao que los Embaxadores habian venido, donde se le dió una espléndida y real colacion; en la cual, con ellos y con los grandes, S. A. se holgó muy mucho.....

»Pues como S. A. ya hubiese recorrido y visto la suntuosa armada, se volvió á palacio con los Embaxadores y caballeros.....

»En esto, como ya corriese y se llegase el natural tiempo para caminar, mandó á toda priesa se recogiese y embarcase la gente, y así mandó pregonar con reyes de armas que toda la gente ántes de embarcar se registrase ante D. Francisco de Castilla, su alcalde, so pena de dos tratos de cuerda; y que ningun criado de señor ni caballero se despidiese, ni de otra ninguna persona, ni mujer pasase sin su marido. Y así se hizo como S. A. lo mandó.

»Va de infantería (que en el Andalucía y Castilla se hizo) número de doce mil soldados, toda gente muy lu-

cida, hermosamente aderezados de muy buenos atavíos, especialmente los andaluces, según pareció (6).

» Son las velas que en servicio de S. A. van cient naos y cincuenta zabras, todas á una muy lucidas por todo extremo; entre las cuales hubo nao que llevaba, por ambas partes, trescientos tiros de bronce.

» Hizo de costa el tiempo que el armada estuvo suspensa en el puerto, cuatrocientos y diez mil ducados. Pasó S. A. en reales de á ocho y de á cuatro dos millones, sin otra gran cantidad de moneda en oro. No digo de la moneda que los grandes y caballeros pasaron, que no lo supe; ni habia para que, porque era nunca acabar, según la cantidad y número della se pasó. Pagóse cuatro dias ántes de alzar velas, por toda gente de infantería y marineros, diez y ocho mil por cuenta. Y no pa-

---

(6) En este número no se incluye la guardia de S. A., de que el autor trata aparte, diciendo que se componia de «Cien alabarderos de la Guarda española con sus coletos guarnecidos de una franja de terciopelo carmesí, de una sesma de ancho, con otra del mesmo anchor de terciopelo blanco; la de carmesí daba sus golpes, que hacen á manera de unos cuadros, con unos cordones de seda gruesa asentados por orla de la guarnicion: son tres de la color de la divisa de S. A., que es blanco y encarnado y amarillo. Jubones y calzas y gorras, vainas, talabartes, zapatos de terciopelo amarillo con la mesma guarnicion. Cien alabarderos de la Guarda alemana con la mesma divisa y librea, salvo que llevan al doble de toda seda en el vestir, porque el uso y traje suyo es traerse bravosamente, que es al modo tudesco.—Cien archeros alemanes, que son de á caballo con la mesma divisa y librea, salvo que en lugar de çapas llevan unos capotes de terciopelo amarillo, con unos sayetes de terciopelo de la mesma color y guarnicion.—Trescientos criados que sirven á S. A., etc.»

rando S. A. de hacer mercedes á gente de calidad, dió gran suma de dineros.....

»Conoscido ser el tiempo próspero y natural para alzar velas, salió S. A. con todos los grandes y caballeros de la fortaleza, y juéves á doce de Julio, á las once del dia, entró S. A. en un esquife muy hermoso, que aparejado estaba desta manera: todo él ricamente entapizado, y en la popa su dosel de brocado y asiento donde S. A. iba, y en la proa y lados otros muchos asientos para los grandes y caballeros, á los cuales mandó S. A. se sentasen. Iban por banda doce remos, que por todo eran veinte y cuatro marineros, vestidos de grana de polvo, con sus bonetes de lo mesmo, acuchillados, con sus puntas de oro y plumas.

»Entrando S. A. en Bretandona, los grandes se despidieron para se ir á sus naos, en que los caballeros con los demas señores se dividieron, embarcándose cada uno en su nao. El Duque de Alba fué en una hermosa nao, maravillosamente aderezada, con tantos estandartes y banderas como en la que S. A. iba, muy bravosos pintados, aunque algunas eran de tafetan, y las demas de lienzo. En la que iba el Almirante y su yerno, era otra maravillosa nao vizcaína; sé decir que era uno de los más hermosos vasos que en la armada iban, así en parecer como en grandor, como en todo lo demas que convenia; que, al parecer de ella, era muy poca la diferencia que hacía á la mejor del armada. Todas las demas naos y zabras iban en extremo lucidísimas y costosas, segun aquella grandeza y realeza representaban, con tanta diversidad de estandartes, banderas, en tanta mane-

ra, que pasaban de quince mil; las velas mayores, mesanas, trinquetes, en parte pintadas muchas historias de Julio César y otros emperadores romanos, y antiquallas muy agraciadas y vistosas. Los marineros destas naos y zabras, todos á una mano, gentiles hombres, dispuestos, bien tractados de muy buenos atavíos de grana y otras maneras de colores, mostrando en general grandes alegrías y regocijados placeres, saltando, trepando, haciendo mil gentilezas de sus personas por aquellas xarcias, gavias, mástiles, cuerdas, que verdaderamente parecían que andaban invisibles ó como las más ligeras onzas, segun la presteza y ligereza que mostraban; y en todas las más de las naos, zabras, tocando cada momento trompetas italianas, españolas, atambores, pífaros y otros instrumentos apacibles, en que todo esto y muchos más regocijos la noche y dia celebraban, por ir en servicio de tan alto Príncipe y Señor.

» Estuvo S. A. embarcado todo el medio dia del jueves, hasta las tres de la tarde, viérnes siguiente, que alzaron velas; tiró el armada de cada nao dos tiros, y no más, porque S. A. lo mandó así; y como todas á una tiraron, fué la salva casi otra segunda como la pasada. Pues retirados y metidos la mar adentro era el mayor gozo de la vida, dulzura, deleitacion, ver á una en general metidas aquellas velas y el ir tan huecas, soplando prósperamente ábrego en ellas, que en poco rato el armada se traspuso, que apénas se veía alguna vela. Y en este comedio la armada, puesta en alta mar, al parecer era una de las más fuertes y insigne ciudad del mundo,

segun de bien puestas y en órden iban tocando muchas veces los menestriles trompetas.....»

Un documento que se conserva inédito en la biblioteca Colombina (7), del cual hay copia comprobada en la del Ministerio de Marina, y publicadas algunas noticias en extracto por D. Adolfo de Castro (8) esclarece los progresos de la arquitectura naval en España corriendo el siglo XVI. El manuscrito se titula *Descripcion de la Galera Real del Serenísimó Señor D. Juan de Austria*, y su autor, el ilustre sevillano Juan de Mallara, asegura que dicha galera era un monumento artístico digno de la grandeza del Rey de España y del Príncipe que habia de dirigir la armada de la Liga contra el Turco.

Hablando del nacimiento y prendas de D. Juan, dice que «el Rey tuvo por bien emplearlo en tan alto cargo como es el de Capitan General de la mar, y mandó se hiciese una Galera Real que en grandeza y ligereza llevase grande ventaja á las ordinarias y fuese adornada de escultura y pintura que la pudiese hacer más vistosa y de mayor contemplacion, acompañándola de historias, fábulas, figuras, empresas, letras, hieroglíficos, dichos y sentencias que declarasen las virtudes que en un Capitan General de la mar han de concurrir, y que la mesma galera sirva de libro de memorias que á todas horas abierto amoneste al Sr. D. Juan en todas sus partes lo que debe hacer.»

---

(7) Signatura B. 4.<sup>a</sup>, tabla 445, núm. 41.

(8) En su libro titulado *Várias obras inéditas de Cervántes*, Madrid, 1874.

Todo era, por consiguiente, en aquel lugar objeto de premeditada composicion, todo simbólico, rico y de refinado gusto artistico, tanto que la descripcion de Mallara ocupa cuatro libros con doscientos ochenta y cuatro folios (9). Dicho está con esto, que no cabe en este artículo más que una ligerísima idea de la Galera Real, tomándola del manuscrito en cuyo principio se determinan la fecha y particularidades de la construccion, como sigue »:

« El año de mil quinientos sesenta y ocho, á quince de Enero, se dió orden al Duque de Francavila y príncipe de Mérito, que reside por Virey en Cataluña en Barcelona, hiciese edificar esta galera de la mejor madera que se hallase en estas partes, por ser el pino de Cataluña el mejor leñame que en Asia, Africa y Europa se halla, fuera de las Indias Orientales. En tanto que se hacía en Barcelona, el ornato de la popa se encomendó á D. Sancho de Leiva, capitan general de las galeras de España, sobrino que es del Sr. Antonio de Leiva, hijo del hermano mayor; y así vino á esta ciudad de Sevilla para este efecto. Y en este tiempo, rompiéndose la guerra de Granada, fué mandado á D. Sancho saliese á la mar para la guarda de costa de España. Así quedó el cargo á don Francisco Hurtado de Mendoza, Conde de Monteagudo, asistente que era de Sevilla. La traza primera de la pintura y esculptura de todo lo que tocaba al entorno de la popa, es lo que se verá en esta relacion, ordenada por el *Bergamasco*. Y habiendo en ella algunos inconvenientes, y diciéndolos yo al Conde de Monteagudo, me encargó

---

(9) En la copia que existe en el Ministerio de Marina.

hiciese algunos apuntamientos sobre ella, los cuales se enviaron al Sr. D. Juan, que estaba en Granada, y con la guerra no se pudieron ver.»

Llegó el casco de la Galera Real á Sevilla en 1569. Como se deduce del texto de Juan de Mallara, debió tener á su cuidado adornarla el famoso pintor y arquitecto Juan Bautista Castello, *El Bergamasco*, que dió la traza, pero murió en Madrid aquel año, y hechas por Mallara algunas correcciones al pensamiento, confiése la obra á Juan Bautista Vazquez, notable pintor y escultor sevillano, y la direccion á Benvenuto Tortello, arquitecto.

El capitan Alzate trajo de Barcelona la galera, bajel grande y hermoso, y visitándola en el Guadalquivir el Rey Felipe II el dia de Pascua del Espíritu Santo del año de 1570, se manifestó contento de cuanto se ordenaba.

Las artes y las letras sevillanas se juntaron para hermosear tal obra. Un soneto de Fernando de Herrera se escribió en la popa, y decia :

« Diestra heroica de Carlo, que igual mira  
 Del cielo vivo en vos vuestra victoria,  
 Seguid, que ya el valor de toda historia,  
 Rendido al vuestro, con dolor suspira.  
 Domad del alto piélago la ira,  
 Que es la tierra pequeña á vuestra gloria,  
 Dando el imperio á España y la memoria  
 Que por vos ora al Asia sola aspira.  
 No puede ser mayor la gloria vuestra,  
 Aunque es menor que vos; y vuestra fama  
 La grandeza del cielo abraza y cierra.  
 Podeis cumplir esta esperanza nuestra,  
 Que para ella Europa toda os llama,  
 Pues sois Neptuno en mar, Marte en la tierra.»

El licenciado Cristóbal Mosquera de Figueroa escribió también un *Vaticinio de Proteo al Sr. D. Juan de Austria*, imitando el estilo del mismo Fernando de Herrera.

En la media popa de la galera se descubría la figura de Tétis, en relieve, en el lugar del gobernalle, entre dos águilas doradas con perfiles negros *que hacían una hermosísima muestra á los que estaban en el mar mirándola*. Dos leones dorados también y de proporción casi natural, tenían *en las manos* las armas de Austria y el Tusón. Las cuatro efigies de las virtudes cardinales, sentadas, asimismo divisábanse en la media popa. Pintadas estaban y con tal resplandor *como si fueran de tela de oro y sus encarnaciones verdaderas*. Entre los términos de ellas veíanse pinturas de la historia de Jason, como la nave de Argos, la pelea del toro y algunas más. Otros tableros de pintura ornaban la popa con historias peregrinas. Toda la dicha popa estaba adornada con pinturas é imagería, en cuadros, términos y frisos y labores de oro apropiadas á la empresa. Las figuras, entalladas de medio relieve; la Prudencia, con un espejo en la mano; la Templanza, una doncella con un vaso en la diestra y en la siniestra otro; la Fortaleza, con una columna, y la Justicia con la espada y la balanza: de imágen á imágen corría un friso de angelillos puestos en festones *que se iban dando y trocando las insignias de dichas virtudes, para denotar la union y conformidad que debe haber entre todas*.

Por la galera no se veía otra cosa que cuadros y figuras alegóricas: Marte, armado con la espada de Vulcano



y defendido con el escudo de Pálas, en señal de que don Juan vengaría los agravios de la cristiandad contra el poder de las infieles; Neptuno, en su carro, con un mancebo vestido de capitan y entregándole las riendas de sus caballos marinos, como alegoría del Rey Felipe II confiando á D. Juan la empresa. En una parte se divisaba á Mercurio, con el dedo en la boca imponiendo silencio, en señal del recato y secreto que cumplen al buen capitan. En otras partes Palas, armada en muestras de saber y prudencia; Ulises, puesto al canto de las sirenas, tapándose los oidos con las manos; el Tiempo, en carro tirado de ciervos, con la Ocasion y un mancebo con insignias de capitan, que tenía con una mano asido el reloj del mismo tiempo, y con la otra los cabellos de la Ocasion misma..... Y sobre todo, era de ver *una viga muy grande, dorada, labrada de grutescos en el estanterol, hermosa columna fundada sobre el tabernáculo, pieza asentada sobre el pedestal en dos delfines y tres tortugas que declaraban cuán templada ha de ir la velocidad con la tardanza.*

Para concluir con esto, véase, como detalle, lo que dice del pavimento de la cámara:

«Tiene este pavimento noventa cuadros de nogal todos iguales en su proporcion. El compartimiento de cada uno es á manera de cruz; en el medio un florón de bronce dorado, cercado con perfiles de ébano, box, estañón y esmalte azul, y en los cuatro repartimientos que cruzan unas flores de bronce plateadas. Todos estos cuadros sirven de cajas, porque debajo están unas cestas cuadradas de mimbre blanco en que se guarda pan fres-

co y todas las frutas que se pueden haber al tiempo, y todo el servicio de la mesa, y ábrense con una llave toda dorada de tres tornillos, por los florones de oro que están en medio de cada uno.»

Isidoro Velazquez (10) describe otras galeras de este reinado en la curiosa forma que copio.

«Viércoles 12 de Junio (1581), á la hora de mediodía, hicieron sombra por las olas del agua once galeras que venian costeando la ribera del Tajo, saliendo de Lisboa para en que se embarcase S. M. y córte, que el Marqués de Sancta Cruz traia, viniendo en la capitana, á quien seguian las diez, en toda órden de buena navegacion compartidas, que su poco número hacia que de léjos se juzgase ser en mucha más cantidad, y llegando á la ribera, hicieron la acostumbrada y debida salva, reconociendo estar á vista de su Rey gozo grande, así para forzados, que tanto lo desean para su remedio, cuanto por los oficiales dellas por su premio, publicándolo su mucha y bien ordenada música, tocando en la capitana sus clarines, á que respondian las demas galeras, y luégo los menestriles altos, tres ternos de turcos forzados, esclavos del Marqués, extremados músicos en diferentes ins-

---

(10) La entrada que en el reino de Portugal hizo la S. C. R. M. de D. Phelippe, invictísimo Rey de las Españas, segundo deste nombre, primero de Portugal, así con su Real presencia, como con el ejército de su felice campo. Hecho por Isidro Velazquez, salamantino, andante en córte. Impreso por Manuel de Lira (en Lisboa, aunque no lo dice) á costa de Symon Lopez, librero. MDLXXXIII. Es libro raro.

trumentos de música de chirimía, sacabuche, bajon, orles, corneta, dulzaina y flauta, viniendo reparados de muchos libros de cifra, y en ellos apuntados villanescas, motetes y otras diferencias, no olvidando las cántigas á la usanza deste reino, todo en modernas, buenas y sonoras sonadas, cuya armonía en su sonar levanta los espíritus á la celestial contemplacion, con la consideracion de ser este arte imitacion del angélico, aunque aquí lo usen los contrarios en apariencia y en ser turcos. Salió el marqués de Sancta Cruz en el batel de la Capitana, y en los bateles de las demas los capitanes dellas, con otros caballeros entretenidos que acompañaron su general, que se desembarcó á besar la mano de su Rey y darle cuenta de su llegada, quedándose hospedado en esta córte. Salieron á ver estas galeras todos los cortesanos que seguian la córte, mayores y menores. La persona Real, Príncipe y grandes se contentaban con verlas de las ventanas, fiando de pasar los ojos por ellas para el tiempo del embarcase. Y como el supremo aparato llamaba el deseo, no fiando se empezase el tiempo, por venir la Galera Capitana, que esperaba llamarse la Real, embarcándose en ella S. M., curiosamente adornada, sin faltalle cosa en cosa. Y como del extremo de su compuesto llegase la noticia á todos oidos, el Príncipe Cardenal hubo de S. M. licencia para la ir á ver, y caida la calor del dia, se embarcó en el más lucido de los dos bergantines, y con él grandes, éstados, y en los otros dos sus criados, con otros caballeros cortesanos, no habiendo cesado en todo el tiempo, despues que el Marqués se desembarcó, el ir y venir de la tierra á las galeras, y

dellas á tierra, atravesando el rio con los bateles, y con él mucho número de barcas de pescadores, de que la ribera estaba abastada. Llegado el Príncipe Cardenal, con los grandes, y más señores que con su persona fueron, hizo la galera su acostumbrada salva, disparando sus piezas de artillería, de que venía bien pertrechada, á que respondieron las más galeras.

»Mostrósele al Príncipe y á los que su persona siguieron, lo que quisieron ver de la galera, siendo todo digno de ser mirado, así por su lucido compuesto, como por que causa admiracion que ingenio humano haga fábrica en el agua que sea de tanto reparo á los tiempos de verano y invierno, en conservacion de la salud, haciendo su ministerio efectos de tanto servicio: estando toda esta galera de vistosa pintura y talle, que el casco era color rojo, árbol ó mástil de en medio, y el de proa, palazon de remos y la demas jarcea: el calces, gata, dorados: las vergas de las velas, borda y trinquete, de barniz negro, haciendo todo una adornada apariencia, acompañada de estandarte, flámulas, gallardetes y banderolas que por todas partes se dejaban extender regidos del aire, siendo de damasco carmesí, bordado y guarnecido de oro, de que eran los franjones que las cercaban, con cordones de carmesí y de oro, colgantes de ellas borlas abultadas. Esta galera tenía la popa de gallardo talle, á quien acompañaban el timon y cámaras que sirven de aposento, con las oficinas necesarias por ser todo de servicio y provecho, teniendo su cimientto por todo el cerco de lo que es popa, en lo que sale del agua, de figuras humanas y monstruos, follajes en remedo que hacian

peregrina moldura, á medio relieve, primorosamente dorado, en que estribaba la bóveda cubertura desta popa, que era de unos compartidos ventanajes, cerrados de tallados marcos, con vidrieras de lucidas pinturas, á quien por adorno acompañaban tarjetas con las insignias armas de Castilla, que abrazan como cabeza los demas reinos, y en festones y cartones puestas letras de oro, eternizando el nombre del rey Philippe, memorando el del invictísimo emperador Cárlos V, su padre, que es en el cielo. El bovedin de esta popa es de mucho hueco y de airoísimo modelo, á quien la artificiosa pintura hacía salir más su curioso compuesto, siendo la primera cubierta de lo alto de dentro, de damasco blanco, puesto sobre rendadas reglas engarzadas que de barniz en pintura estaban sembradas de flores de oro, y encima otra sobrecubierta de damasco carmesí guarnecida de tela de oro amarilla con franjon de oro con que á tiempos se pone otra cubierta de damasco verde, y á veces de turquesado pardo y otros colores, que como galera traída para ser real, está proveída. La tienda de esta galera era de lienzos de colores á listas del anchor del lienzo, y otra de estambre á listas negras y blancas, y otras llanas. El suelo de esta popa es tabla prieta anogalada, madera de buen nascimiento hecho de perfiles de box, otra madera blanca, un romano de embutido que formaba unos compartidos lazos, cuya obra disimulaba la escalera bajada de las cámaras de proa, haciendo la labor de estos lazos con la prima juntura, no se pareciese la entrada del camaraje, que de pintura de diversas y bien matizadas colores estaba todo al fresco, puestas historias en forma de

cuadros, y por las testeras que hacian pared, poyos y sobrecancos con repartidas luces en ventanaje que parecia emparejarles el agua, sin impedir el dar de su claror tomadas de artificiosos lazos de industrioso maestro. Estos aposentos bajos tenian en sus descansos sestiales de raso de color, y travesero de holanda de labor, matices con lo demas necesario para lechos, de tela de oro doseles, y de ella los cojines y sillas de coser. Alhombros finas y colgaduras cogido y rociado de aguas de olor, perfumado de pastillas, estando puestos pomos y cazoletas que publicaban la confeccion de su cebo mezclando el aire de suave olor, importante y necesario por la vecindad que hacen los moradores de la galera.

» El fogon de esta galera en su medio, en forma de tienda, que su compuesto disimulaba el oficio de que servia, teniendo las cubiertas de lienzo, la de encima de pinturas de historias poéticas, y por remate en su cima, medio de su alto, un personaje amulatado, maestro de buen hospedaje, de que se usó este dia y el venidero convidando el capitan de la galera y los demas oficiales con refrescos, frutas, dulces de azúcar y verdes, y bebidas, regalo digno de admitir este dia, por ser horas de la tarde, donde más la calor se siente, teniendo ordenado el Marqués se persuadiese á los que entrasen en la Patrona como en las más galeras desta junta, á que lo rescibiesen, y en especial la comida del siguiente dia que por la novedad de tanto ornato que se llevaba el tiempo, gastóse en mirar, no rescibió, no se contentando los más con ver una galera ó dos ó la Real, mas se procuraba entrar en todas, que á esto llegó la novedad de su llega-

da. Y el dia siguiente, que S. M. se embarcó no fué admitido el socorrido ofrecimiento, hecho por todos los capitanes, porque como la gente que hoy sigue la córte es de la más granada, no sufrió ayuda de la diversidad de viandas, de que estaban por el Marqués mandadas reparar las galeras con bastante provision, porque en cada una en particular se metió por los que en ellas fueron como podrian decir los forzados herederos que fueron del despojo, que siendo á siete, á seis y á cinco por banco, y á veinticinco por costado, venian todos vestidos de rojo, siendo los mejores espalderes que hay en toda la junta de todas las galeras. Y en todo el tiempo que duró el ser las galeras visitadas, no cesó la música de los menestres altos, respondiendo los clarines á tiempos: que sus vestidos de los músicos eran turquesado. Y estando los menestres sobre los batallares de la proa, y los clarines al lado donde se pone el esquife, en contrapuesto del fogon. Era el espolon punta de proa una loba, divisa del Marqués, otros la hacen perra parida por la ver abierta la boca, con treadas tetas, haciendo la guarda de la galera, ó por decir mejor, madrastra desta chusma. En este medio habia una pieza de crujía, grande y gruesa con dos sacres uno á cada lado, y con ellos dos falconetes, cuatro trabucos por las bandas y otro á la parte del fogon, y otro á la de la escala de popa. Por lo dicho se entenderá cuál serian las demas galeras, pues de todo lo necesario venian bien en órden proveidas, y ser la capitana la mejor, quien quiera lo entenderá, pues siempre lo fué, mayormente viniendo á ser Real, que demas de venir más rica en todo, los forzados eran el extremo

y en más número, habiendo entre ellos únicos oficiales en todas artes, y así se dice que un forzado fué el que la compuso del ser de su artificiosa pintura y entalle, sin que de otros ministerios habia grandes artífices, como lo publicaban las obras que vendian, los que las pedian y publicaban, que cada uno en su arte tenía artificio de buen obraje, ó por no dejar de decir nada de lo que se vió en esta galera, se dice el capitan Maqueda, á cuyo cargo está, afirma y hace cierto que há que sirve á Su Majestad cuarenta y cuatro años, y los treinta de ellos en el ejercicio de capitan de que usa, y no habrá quién le juzgue tener más de edad.

»Dícese, porque el que contemplare de fuera qué es la vida de la galera, le conste que no cria canas, publicadoras de trabajos tanto como de edades. Y por la curiosidad de algun lector que querrá saber qué nombre tenían estas galeras, le porné aquí: La Capitana, que es la Real; la Princesa, la Duquesa, la Diana, la Lupiana, la Luna, la Leona, la Ladrona, la Brava, la Granada, la Leiva.

»Mártres 12 de Junio, dia de Sancto Antonio, la Majestad Real saliendo de Villafranca para la villa de Almada se embarcó en la Real galera, haciéndose por ella y por las demas galeras al tiempo de entrar en ella la salva de forzados, en su vocería acostumbrada, debida á su Rey y Señor, en tono tan triste, que mueve y llama á clemencia, si la justicia no impidiese el efecto por el ejemplar castigo, y á tiempos la necesidad que hay de remeros. Luego se jugó de la artillería disparando cada pieza de por sí desta galera á quien las demas siguieron



respondiendo por su órden. Y habiéndose proseguido el viaje y navegado con bonanza de tiempo, de sereno cielo como tres leguas, la Real paró ordenando pasasen adelante las demas galeras é hiciesen alto, como se hizo parando el tiempo que duró el comer Su Majestad, Príncipe Cardenal, grandes con sus estados, que iban con la persona Real dentro en la galera, haciéndose en las demas lo mesmo. Y alzadas las mesas se continuó el caminar, pasándose adelante la galera Real, que á su pasaje se volvió á hacer la salva de vocería de forzados de todas las galeras, y fuese descubriendo por trechos como se iba navegando la copia de lugares que alcanza este reino por esta ribera..... y últimamente la grandeza de la ciudad de Lisboa, donde se llegó y comenzó á jugar la artillería de los navíos gruesos de la India, urcas de Flándes y de otras partes y otras naos, de que estaba gran número en esta playa, guardando la órden que se les habia dado, disparando primero por señal un tiro de la galera Princesa, á quien respondió *Sant Matheo* y *Sant Martin*, navíos grandes, y por órden de en uno en uno los demas, jugando de todas las piezas de que estaban bien pertrechados en mucho número, que con ser el poblado de Lisboa de más de legua y media, á carrera tendida, que si se comienza desde la poblacion de Robregas, como se fué entrando, hasta la puente de Alcántara la es muy tirada, no cesó en todo este tiempo de tirar pasándolo Su Majestad y galeras que en su servicio venian á la mira, hasta llegar al puente de Alcántara. »

Al año siguiente, habiendo llegado la Emperatriz, dice :

«Viércoles 11 de Mayo, estando la ribera del Tajo cubierta de dorados y barnizados bergantines, con toldos de telas y sedas, puestas dellas sus cortinas sobre las talladas popas, y algunas fragatas con barcas de vela y remo, llegó á esta orilla que confina con Salvatierra, un apuesto bergantin de lucida composicion en su exquisito guarnimiento, enviado por la ciudad de Lisboa, para que se embarcase la Emperatriz, encubertado de telas de seda turquesada, y habiendo salido de Salvatierra Rey y Emperatriz, Príncipe, Infanta y córte, se hizo la embarcacion metiéndose en el nuevo bergantin..... Y llegando cerca de Sacaven, estaban en espera la galera Real con otras cuatro galeras, admiráronse los recién venidos del lozano compuesto de la Real galera, cuyo vistoso aparato de más del costoso y lucido que se tenía estaba acrecentado de obra añadida por popa y proa con los batallares della de entretalles y molduras, relevados bultos de bestiones y medallas, dado por todo nuevo refresco de pintura y dorado, nuevos los remos y nuevo el vestido de los forzados, que siendo color rojo publicaba la alegría que pone la esperanza de libertad, viéndose servir á Reyes. Hizo esta galera tan singular demostracion, que con haber visto la Emperatriz muchas buenas sobre el agua, le causó novedad el curioso compuesto, y mayor al que no tenía noticias de lo semejante. Y viéndose el capitan Maqueda, por cuya órden se gobierna, en vista de su Rey, hizo disparar sus piezas de crujía, sacres, falconetes y trabucos, á que fueron respondiendo las demas por su órden, tocando la extremada música de sus menestres altos y los clarines á tiempos al pasar

delante el bergantin en que iba la Majestad Real y Emperatriz, se hizo la acostumbrada salva, de la dolorosa voz de los forzados á quien las trompetas bastardas acudian con su respuesta, y tocando las chirimías diferencias de motetes y villanescas, se fué navegando hasta ser llegados en Lisboa.»

La relacion del viaje á Portugal de Felipe III en 1619 proporciona noticias de otra galera Real. El Rey fué por Extremadura hasta Almada, de donde pasó al monasterio de Belen en espera de los buques.

«Llegaron, dice Lavaña (11), sabado 22 de Junio; eran trece las galeras, que en otras tantas pasó el rey D. Felipe, su padre, de Almada á Lisboa cuando tambien en otro semejante, dia 29 de Junio de 1581, entró en ella. Vino por general de todas ( en ausencia del Marqués de Santa Cruz, General de las galeras de España, que estaba en Italia) el Marqués de Villanueva del Fresno, D. Alonso Puertocarrero, general de las cuatro galeras de Portugal, embarcado en la Real, cuya grandeza, traza y adorno no se ha visto en otra que haya surcado la mar. En la capitana de Portugal venía D. Antonio de la Cueva, teniente general de las galeras de España, hijo del Duque de Alburquerque. Acompañaban á estas dos la Patrona real, la Patrona de España, seis de España

---

(11) «Viaje de la Catholica magestad del rei D. Felipe III, N. S. al reino de Portugal y relacion del solemne recebimiento que en él se le hizo. Su Magestad lo mandó escribir por Ioan Baptista Lavaña, su coronista mayor. Madrid, por Thomas Iuntí, Impresor del Rei N. S. MDCXXII.»

y las tres restantes de Portugal. Traian las siete compañías de infantería que asisten en el Puerto de Santa María para guarnicion de las galeras.....

»Dieron fondo las galeras enfrente del Monasterio despues de una gran salva de música y artillería. El dia siguiente subieron á la ciudad donde, delante de la iglesia de San Pablo dieron fondo y estuvieron hasta el dia de San Pedro y San Pablo, en el cual, á las doce zarparon el rio abajo, emparejando con el suntuoso templo de Belen. A las tres de la tarde se embarcó Su Majestad, y Sus Altezas en la Real, con gran salva: iban todas las galeras cuidadosamente aderezadas de flámulas y gallardetes, señalándose la Real entre todas en la riqueza de sus bordadas flámulas, que llevaba en los árboles, jarcia y entenas, que tremolando al aire daban mil agrados á la vista. Iban por una y otra banda de los filaretos tantos gallardetes bordados como remos, que eran sesenta: la chusma de cuatrocientos veinte forzados, vestida de damasco carmesí; los remos hasta la mitad eran dorados, como era todo de popa á proa. La escultura de la popa, por de fuera perfectísima, por de dentro labrada de costosas tanjías de nogal, ébano y plata, que con industriosas labores la adornan, y la antepopa, que por su anchura parecia una plaza de armas. Embarcado Su Majestad vino toda la armada la vuelta del rio arriba con un tan favorable y apacible viento, que las galeras á remo y los barcos á la vela navegaban igualmente. Eran éstos sin número, cubriendo todo el rio, todos enramados y embanderados, con trompetas, chirimias, músicas y danzas. No faltaron en el acompañamiento tri-

tones, sirenas, ballenas, delfines, caballos marinos y otros monstruos de la mar, muy artificiosamente al natural fabricados. Toda la playa y partes altas de la ciudad, de las cuales se podian ver las galeras, estaban cubiertas de innumerable pueblo» (12).

Otros documentos inéditos he hallado en la Coleccion de Vargas Ponce, que existe en la Biblioteca del Ministerio de Marina, por los cuales se amplian las noticias de los preparativos que se hacian en el mismo siglo para recibir á bordo de la galera Capitana á las personas Reales. Especifican el moviliario, ropas, estandartes y banderas con que se engalanaba la nave, y el dorado de las esculturas, de modo que no sólo sirven de complemento á las descripciones anteriores, sino que han de ser tambien útiles para la historia del arte en España, por lo cual los copio ú extracto como sigue:

« Relacion que los tres maestros doradores infraescritos hacemos de las piezas de escultura que se han dorado en la Capitana de las galeras de España, el oro que ha entrado en ellas, las que quedan por dorar y el oro que es menester para dorarlas, visto y reconocido segun lo gastado y lo que conforme á nuestro arte es menester para lo que falta por hacer.

---

(12) Acompaña al libro una lámina de gran tamaño representando la ciudad y el rio con las galeras y galeones, y tambien los dichos monstruos marinos. Tiene por leyenda: *Desembarcacion de S. M. en Lisboa, debuxada por Domingo Viera, Pintor del Rey y cortada (grabada?) por Ioan Schorquens.*

## LO QUE SE HA DORADO.

En el pilar sobre que se pone una imágen de Nuestra Señora de la Concepcion, que va en lo alto de la popa, 50 panes de oro. . .	©050
En el jardin grande de la popa de la parte de afuera de la timonera, calado de talla, con unos niños y un canastillo en medio. . .	3©900
En los tres escudos de popa con las armas Reales.. . . . .	1©800
En la guarnicion abierta de talla de una de las bancazas de la timonera, por la parte de abajo que cae á fuera, y en dicha bancaza lo preciso y maltratado. . . . .	©650
En cuatro tacos de talla de á vara de largo en que se asientan las bancazas de la timonera. . . . .	©400
En una celosía calada de talla de tres varas de largo que se pone debajo de los bandines de popa en la banda derecha. . . .	©700
En la caña del timon y corona de la cabeza de él. . . . .	1©300
En las dos alas de la sierpe del <i>fanal grande de popa</i> . . . . .	©600
En dos horquillas en que descansa la pertigueta. . . . .	©200
En los telares de dentro de la popa y su puerta, en donde se ponen cincuenta y ocho vi-	

drieras de cristal con sus marcos dorados por ambas partes. . . . .	13C100
En cuatro tablas lisas, las dos grandes que se ponen entre la tixera de popa, y las dos pequeñas que hacen guarnicion en la tixera de proa con el dicho telar. . . . .	1C200
En la escontra labrada de talla. . . . .	2C400
En la escala de popa de la banda siniestra labrada de talla. . . . .	1C000
En once batallolas, la seis grandes, tres medianas y las dos batalloletas, todo del tabladillo. . . . .	3C600
En seis pedazos de celosía calada de talla que se ponen entre los bandines del tabladillo de afuera de la popa y la postiza. . . . .	2C700
En dos pedazos de filares de cuatro varas de largo á que están arrimados los bandines del tabladillo. . . . .	1C400
En una pieza de talla de cuatro varas de largo y una cuarta de ancho con que se cubre la parte de postiza de popa que coge el tabladillo con la banda derecha. . . . .	C650
En dos mascarones de á media vara en cuadro labrados de talla que van en el costado de popa entre vacallar y vacallar debajo del tabladillo. . . . .	C200
En dos mascarones de una vara de largo y una tercia de ancho que van en el brazo del yugo de popa de ambas bandas, donde están las escalas. . . . .	C400

En la bitácora, y queda por dorar la cópula.	1©000
En doce mascarones de las cabezas de los vascallares de popa, que caen debajo del tabladillo. . . . .	©600
En la gata del árbol mayor.. . . .	1©100
En la gata del trinquete. . . . .	©900
En cuarenta rosas de tabla de las contraarrumbadas. . . . .	4©000
En dos broqueletes abiertos de talla de debajo de las contraarrumbadas. . . . .	©700
En cuatro pedazos de talla de las batallolas de las contraarrumbadas. . . . .	©800
En los ocho mascarones de los testeros de los mejellares de las arrumbadas. . . . .	©800
En un pedazo de tabla de tres varas de largo y un cuarto de ancho de los barrotes de las arrumbadas. . . . .	©600
En un Santiago á caballo con su peana que se pone en el espolon.. . . .	©700
En una cabeza de sierpe que se pone en la punta del espolon. . . . .	©400
En diez y seis manzanas de las flámulas y gallardetes grandes y pequeños. . . . .	©400
En cincuenta tallas con sus cazonetes de mayor y trinquete de diferentes tamaños. . . . .	5©000
	53©250

Son 53©250 panes de oro que hacen 532  $\frac{1}{2}$  libros los gastados en lo que hasta ahora se ha dorado, y habiéndose



entregado á Gerónimo Rubio 192 libras de oro de Madrid de á 200 panes cada libro, son 384 libras de á 100 panes, como los de Sevilla, y habiendo recibido asimismo otros 186 libras de Sevilla, son todos 570 libras, y bajados de ellos los 532  $\frac{1}{2}$  gastados, quedan en poder de Gerónimo Rubio para comenzar lo que está por dorar 37  $\frac{1}{2}$ .

## LO QUE FALTA Y ESTÁ POR DORAR.

En ocho mascarones de los vacallares de popa.	©400
En un pedazo de talla de vara y cuarta de largo de la postiza de popa á la derecha.	©400
En doce mascarones de entre vacallar y vacallar y de las cantaretas de popa, de tres cuartas en cuadro. . . . .	4©200
En una batallola de talla de la popa. . .	©300
En la escala de la banda de la derecha, labrada de talla. . . . .	1©500
En una celosía calada de talla de la timonera de la banda siniestra, de tres varas de largo.	1©000
En dos celosías de dicho calado de talla de entre postiza y bandines del tabladillo de popa. . . . .	1©700
En una bancaza de encima de la flecha en donde van los tres fanales de popa. . .	©500
En seis molduras con sus bastidores de la bancaza de popa donde descansa el telar de las vidrieras. . . . .	©900
En dos barandillas en donde descansa la tienda de popa sobre los bandines del tabladillo. . . . .	1©200

En el dragante de popa labrado de talla con unos niños y una imágen en medio con el mundo y una figura á los piés, y las cabezas del dragante son dos sirenas. . . .	10C000
En dos grifos grandes con dos figuras enteras encima y están sobre dicho dragante, como reciben encima la popa. . . . .	8C000
En las dos cuerdas de talla del racel de popa, en dos figuras Famas de dos varas de largo. . . . .	2C600
En cuatro sirtones (tritones?) de dicha talla con cuatro tableros labrados que están sobre dichas Famas.. . . .	10C000
En los dos cordones ó frisos, de á seis varas de largo y tres cuartas en redondo, en donde se hace firme la popa de la parte de afuera con seis niños, seis sirenas enteras, dos figuras con cuatro repisas y labrados dichos cordones de diferentes figuras de escultura de mucho relieve y remiendos de las historias, que son los tableros de la popa, que sólo se han remendado. . . .	28C000
En diez y seis puntaletes de los vacallares de ambas bandas de popa. . . . .	3C200
En las dos taperas, botacos y cordones de los dichos puntaletes. . . . .	6C000
En los aforros de los vacallares de popa, remiendos en ellos, en los florones, cojinetes que están entre ellos, y cordon de la postiza de ambas bandas. . . . .	2C400

En dos barandillas y treinta fierros de los bandines de dentro de la popa, y seis fierros en que se ponen los chuzos. . . .	11C000
En dos tijeras, flecha, garitas, barrotes y dos tablas labradas de escultura, que van arrimadas á la flecha de una parte y otra, y seis barrotes de telar donde se afirman las vidrieras y puerta, todo de la popa. . .	44C000
En catorce batallolas de hierro, dos pastecas, cuatro escalamos, las postizas de la parte de arriba de los bandines del tabladillo de popa de ambas bandas, y cuatro varas para las cortinas de la banda de proa con el dicho tabladillo. . . . .	3C000
En la cúpula de la vitácora. . . . .	C200
En el balcon de la escala de dentro de la popa.	C600
En la pena de mayor desde las ostas á la punta, cuatro enferiduras y dos tallas de guindar. . . . .	8C000
En una moldura de la postiza de la siniestra, de cinco varas de largo y una cuarta de ancho. . . . .	1C000
En los <i>tres fanales de popa</i> y alas de los defines pequeños de escultura. . . . .	5C000
En la pertigueta labrado de talla por tres partes. . . . .	5C000
En el asta del estandarte de popa. . . .	1C800
En los barrotes labrados de talla y veinte fierros de los bandines del tabladillo de popa. . . . .	3C000

En dos mascarones que están en el brazo del yugo de popa. . . . .	€400
En treinta manzanas de flámulas y gallardetes de las bandas. . . . .	€800
En treinta y cuatro tallas de mayor y trinquete de diferentes tamaños con sus cazonetes. . . . .	3€400
En un timon que se hace nuevo por haberse hallado roto el que servia, abierto con dos escudos. . . . .	6€000
En setenta y ocho remos, los cincuenta y ocho á escalamo y los veinte de respeto que se han de dorar una vara de largo por entrambas partes de la pala, y dos sierpes culebreadas, á 800 panes. . . . .	62€400
En ocho óvalos labrados de talla con sus rosas, de debajo de las celes de proa. . . . .	4€000
En diez mascarones de las cabezas de los vacallares de proa. . . . .	€500
En ocho rosas de sobre las contraarrumbadas. . . . .	€800
En tres pedazos de talla de á tres varas de largo y una cuarta de ancho de los barrotes de las arrumbadas. . . . .	1€800
En diez vacallares de talla de las celes de proa, postiza de la banda de abajo, dos taperas y cuatro mascarones de ambas bandas. . . . .	8€400
En el espolon, su tallamar, ánima maestra, dos culebras y seis mascas. . . . .	25€000

En las dos sirenas de proa, de á vara y media de largo. . . . .	1©600
En la pena de trinquete desde las ostas á la punta, dos espigones, cuatro enferiduras, su garcés y talla de guindar. . . . .	10©000
En dos pedazos de moldura de talla de la postiza de proa de á tres varas de largo. . . . .	1©200
En dos mascarones que están en los brazos del yugo de proa de ambas bandas. . . . .	©800
En diez y siete varas de fierro de las cortinas de popa y otras cosas, y cinco pernos con sus chabetas para afirmar los fanales. . . . .	©800
	302©800

»Son de 302©800 panes de oro que hacen 3.028 libras del de Sevilla, de á 100 panes cada libra, los que son menester para acabar de dorar la Galera Capitana, y bajados de ellos los 37 ½ que quedan en poder de Gerónimo Rubio, faltan 2.990 ½ libras de oro de Sevilla de á 100 panes cada uno, y se advierte que si se remiten del de Madrid, que son de á 200 panes y un tercio mayor cada pan que el de Sevilla, serán 996 ½ libras de oro de Madrid de á 200 panes.

»Puerto de Santa María, 13 de Julio de 1665.— Gerónimo Rubio.— Antonio de Castro.— Juan de Ayala.»

Sigue una «Relacion de los jornales que se han pagado á los maestros y oficiales doradores, que desde 20 de Junio hasta 12 de Julio han trabajado en el dorado y blanquecer de las cámaras de popa de la Capitana», firmada por el mismo maestro Rubio. Comprende varios maestros y oficiales de Sevilla, de Jerez y del mismo Puerto de Santa María, á todos los cuales se daba la comida y jornal de veinte reales á los primeros y de diez y seis á los segundos. A seguida de este documento, otro firmado en la Contaduría de Galeras, dice así:

*Resúmen de lo que parece tendrá de costa la obra del dorado de la galera Capitana de España y blanco bruñido de las cámaras de popa.*

«Por relacion de los tres maestros doradores de 13 de Julio de 1665, que va con ésta, parece haberse gastado en lo que hasta hoy día de la fecha se ha dorado en la Capitana 532 ½ libras de oro de Sevilla, de á 100 panes cada libro. Por dicha relacion parece ser menester para acabar la dicha obra de dorado 3028 libras de Sevilla de á 100 panes cada uno, ó de Madrid al respeto como en dicha relacion parece. Son 3560 libras de oro de Sevilla, que á razon de siete reales de plata cada uno, como suele costar comprándolo por junto, importará 24920 reales plata.

» Por relacion de Gerónimo Rubio, maestro dorador de la obra, parece ha pagado á los maestros y oficiales que han trabajado y trabajan en la dicha obra de dorado y en el blanco bruñido de las cámaras de popa desde 20

de Junio hasta 12 de Julio, 6.521 reales de vellon. Habiéndose obligado el dicho Jerónimo á Juan Bautista de Zavala á dar acabada la obra en dos meses, que corren desde 20 de Junio que comenzó, y fenecen en 20 de Agosto, y habiendo ya trabajado los 23 dias, quedan hasta el dicho 20 de Agosto 39 dias, y siendo los oficiales 19 y sus jornales y comida 456 rs. al dia, importará todo el trabajo de los dichos 39 dias 17@784. El dicho Juan Bautista Zavala ajustó con Jerónimo Rubio, á quien dejó por cabo maestro de toda la dicha obra, que por la asistencia y disposicion de ella, impresiones, sisas, pinceles y demas ingredientes tocantes á lo dorado, excepto el oro, y por los de blanco bruñido, y tener en su casa á todos los dichos oficiales dándoles camas y ropa limpia y guisarles la comida, 12@405 reales vellon. Son 24@901 rs. de plata y 36@405 de vn., lo que, segun lo referido, parece importará la dicha obra de dorado y blanco bruñido de las cámaras de popa.»

Acabadas estas obras de reparacion de la galera Capitana, se procedió á proveerla de muebles y adornos, segun Real orden de la Reina Gobernadora dirigida al Marqués del Viso, capitan general de las galeras de España, y contrato firmado con Juan Bautista Zavala, del tenor siguiente:

*Relacion de lo que ha habido sobre los adornos de la galera Real y góndola en que ha de pasar á Italia la señora Emperatriz.*

«En decreto de 16 de Abril de 1664 mandó el Rey nuestro Señor (que santa gloria haya) se pusiese la Ca-

pitana de España en forma de Real, para el pasaje á Italia de la señora Emperatriz, como estuvo dispuesto para la señora Reina de Hungría. En esta conformidad se pidieron relaciones á los Oficiales Reales, y las enviaron en 7 de Julio y 10 de Agosto de los arreos que habia en ser y los que de nuevo se habian de hacer, y el cómputo de lo que montaba con el dorado de la Real, y habiendo hecho algunas diligencias en esta córte con Juan de Criales y Juan Bautista de Zavala, á fin de conseguir esta pretension con el mayor ahorro y beneficio de la Real Hacienda, por escritura de 3 de Octubre del dicho año, ante Juan de Pineda, se obligó Zavala á hacer esta prevencion en conformidad de las relaciones por precio y cuantía de 205@222 reales de vellon, que recibió de Clemente Gonzalez de Lanzas, secretario de Cruzada, para cumplirlo dentro de seis meses.— Con motivo de la baja de moneda de 14 de Octubre, se representó á S. M. lo que se ofrecia, y resolvió se le diesen otros dos mil ducados de refaccion, como se hizo por Cruzada.— Por otra consulta de 24 de Marzo resolvió S. M. se proveyesen por Cruzada para los nuevos adornos que en ella se declaran, por una parte 14@876 reales, y por otra, para los adornos de la góndola Real que se hace en Barcelona, 8@652 reales.— Despues, por el mayor gasto del dorado, de que dió cuenta el marqués del Viso, se acordó se le diesen 5@000 escudos más, y por la flequería de la Góndola Real otros 200 ducados de plata por la demasía del oro.— Por manera que las partidas proveidas importan 310@562 1/2 reales vellon.



*Relacion de los arreos que están en ser y pueden servir en la galera Capitana de España, poniéndola en forma de Real para el viaje de la señora Emperatriz, y los que demas de ellos es necesario hacer para este efecto.*

ARREOS QUE ESTÁN EN SER.

Tendal de tela de oro pasada y seda carmesí para la popa.

Tendal de garitas de la misma tela forrado en paño colorado.

Las cortinas de la misma tela para dentro de la popa.

Las cortinas de damasco carmesí del tabladillo fuera de la popa.

El paramento de damasco carmesí.

Las almillas de damasco carmesí para la chusma.

Las flámulas de damasco carmesí para la galera, y aunque tambien hay los gallardetes de las bandas del mismo damasco, son más antiguos y están deslucidos y rotos, que es preciso hacer otros.

---

*Los arreos que de nuevo se han de hacer.*

Tela de brocado de oro y seda carmesí para un dosel para dentro de la popa: son menester tres fersos y medio ó paños de á dos varas y media cada uno, y para las dos cenefas de todas cuatro partes, cuatro varas y tres cuartas, que todas son trece varas y media, y es necesario que sea del mismo color, porque corresponda á los

demas arreos que hay en la dicha galera tambien carmesíes y han de servir en esta ocasion.

Una sobremesa de dicho brocado ó tela, aforrada en ormesí carmesí, y cómo la que se hizo para el pasaje de la reina nuestra señora. Siete varas.

Seis paños de á tres varas y una cuarta, que hacen 19  $\frac{1}{2}$  varas; ha de ir forrado en ormesí del mismo color.

Para una silla y cuatro taburetes del dicho brocado, 10 varas.

Para seis almohadas del mismo brocado, para el estrado, 14 varas.

El dosel ha de ir guarnecido con sus alamares y franja de oro que le pertenecen, la sobremesa asimismo con sus alamares y franja de oro; el tapete con su franja de oro, y en cada una de las cuatro esquinas una borla de oro pequeña; las almohadas con su franja y borlas de oro, y la silla y taburetes con sus fluecos y franjas de oro.

#### DAMASCO CARMESÍ.

Para un tendal de damasco son menester doce paños de 14  $\frac{3}{4}$  varas cada uno, que hacen 177 varas, y en que se ha de poner otro montillete ó caída á la parte de la timonera, en que entran otras 21 varas.

Para tres parasoles de dicho damasco, el uno para media popa de 15 paños de á 4  $\frac{1}{2}$  varas, y los dos de 11 paños cada uno del dicho largo 166  $\frac{1}{2}$  varas.

Para un tendal de garitas de 10 paños de 9  $\frac{3}{4}$  varas, se han menester 97  $\frac{1}{2}$  varas de dicho damasco, y habien-

do de ir forrado de paño de Baeza tinto de Cochinilla, se pone aparte.

Para dos puertas de popa de la parte del timon y otras dos de la dicha popa que se ponen en la entrada de ella en la tixera, ambas de la parte afuera de las vidrieras, 48 varas, y habiendo de ir forradas de paño de Baeza, se pone aparte.

Para un estandarte de seis paños de á seis varas, 36 varas.

Para una sotatienda en la parte del tabladillo de 9 paños de á  $14 \frac{3}{4}$  varas cada uno,  $132 \frac{3}{4}$ .

Para 30 gallardetes ó banderolas que se ponen en las batallolas de la galera, á 6 varas cada una, 180 varas.

Para un tapete de cuatro paños de tres varas cada uno y dos almohadas para el estrado del esquife, 16 varas: han de llevar su guarnicion y borlas de seda, y el tapete su franja y borlas pequeñas de la misma seda, y aforrado en lienzo colorado.

Para 6 traspóntines de dos camas de S. M., 101 varas de damasco carmesí de labor menuda.

Para 16 vestidos de dicho damasco en labor menuda, que se componen de calzon, almilla y jaqueta para 12 chirimíes y cuatro esclavos, que sirven en la popa, de  $7 \frac{1}{2}$  varas cada uno, 120 varas.

Para 6 vestidos, calzon y ungarina de los marineros de la falúa Real, á  $6 \frac{1}{2}$  varas cada uno, 39 varas.

Son  $1.142 \frac{3}{4}$  varas de damasco carmesí, las que son menester para lo referido, de las cuales las  $782 \frac{3}{4}$  han de ser todo de una labor y grande, y las 360 restantes de labor menuda.

## TERCIOPELO CARMESÍ.

Para un tapete de cuatro fersos ó paños, de 3 varas cada uno, para estrado de la falúa Real, 12 varas, y éste ha de ir forrado en ormesí del mismo color, guarnecido con su franja de oro al canto, y en cada una de las cuatro esquinas una borla pequeña de oro.

Para dos almohadas del dicho estrado 4 varas, y han de ir guarnecidas con sus franjas y borlas de oro.

Son 16 varas de terciopelo carmesí para el dicho estrado, demas de las dichas borlas y franjas.

## DAMASCO INFERIOR DE SEDA.

Para 12 traspontines de las camas de S. M., 162 varas.

## ORMESÍ CARMESÍ.

Para el forro de la sobremesa, 7 varas.

Para aferrar el dicho estrado ó tapete de brocado, 19  $\frac{1}{2}$  varas.

Para aferrar el tapete de la falúa Real, 12 varas.

Demas de las cortinas de tela de oro que hay para dentro de la popa, parecerán bien otras dos que bajen por las bandas de ella desde la segunda garita, para que cuando se alzasen las varas del tendal no se vea por la parte de afuera, y éstas han de ser de á 10 fersos ó paños de á dos varas cada uno, 40 varas.

Son 78  $\frac{1}{2}$  varas de ormesí carmesí.

## PAÑO DE BAEZA TINTO DE COCHINILLA.

Es menester este paño para aferrar el dicho tendal de garitas y las dos puertas de popa, todo de damasco referido arriba, y no sabiéndose el ancho que tiene el paño no se dice en esta Relacion las varas que serán necesarias, y quien lo hubiese de comprar lo podrá regular por lo que habrán menester de forro las 105  $\frac{1}{2}$  varas de damasco que se piden en dos partidas para el dicho tendal de garitas y puerta de la popa.

FLUECO, BORLAS Y CORDONES DE SEDA CARMESÍ PARA EL TENDAL DE LA POPA DE LA DICHA GALERA REAL, PARASOLES, TENDAL DE GARITAS, SOTATIENDAS Y OTRAS COSAS.

Para el tendal en que han de ir los mantilletes ó cenefa calada, es menester 86 varas de flueco de seda carmesí de dedo y medio de ancho.

Borlas pequeñas para el dicho tendal, 51 de la dicha seda.

Para el tendal de garitas, 36 varas de flueco de la dicha seda de cuatro dedos de ancho.

Para los tres parasoles de damasco que tambien han de ir por la parte de abajo con sus calados, 102 varas de flueco de dedo y medio.

Borlas pequeñas para los dichos parasoles, 51.

Cordones de seda de un dedo de grueso, 42 varas para los dichos tres parasoles.

Para la puerta de la timonera, 24 varas de flueco de dedo y medio.

Alamares de seda para las dichas puertas, 14 pares.

Para las puertas de la entrada de la popa que se ponen en la tixera, 32 varas de flueco de dedo y medio de ancho.

Alamares de seda para ellas, 20 pares.

Para la sotatienda, 42 varas de flueco de dedo y medio de ancho.

Flueco de dedo y medio de ancho para el estandarte, 20 varas.

Para los 30 gallardetes de las bandas, 300 varas del mismo flueco.

Un cordon de 5 varas de largo y cuatro dedos de grueso, con su borla grande, para bajar á la popa por el escotillon que está dentro della.

34 varas de cordon de tres dedos de grueso para palanquines del timon.

75 varas de cordon de un dedo de grueso para la vara del estandarte, pertigueta, amarrar el tendal y tendallete sobre tienda y puertas de popa.

6 cordones de un dedo de grueso y de una vara de largo con la borla pequeña cada uno, para cerrar y fijar las cantaretas de la cámara por donde se da luz á ella.

Una cama de madera de nogal con sus pilares delgados y cabecera correspondiente, toda lisa y dorada, para S. M., que se ha de armar en la popa.

Una colgadura de velillo de plata fina y seda encarnada guarnecida de punta de plata y aforrada en tafetan encarnado, para dicha cama, con su sobrecama de lo mismo.

Otra cama con sus pilares, cabecera y demas piezas, toda de fierro lisa y dorada, para S. M., que se ha de armar abajo en la cámara de popa (13).

Una colgadura de velillo de plata fina y seda blanca guarnecida con puntas de plata para dicha cama, con su sobrecama de lo mismo.

Dos bufetes pequeños cubiertos de baqueta de Moscovia, con galon de oro y tachuelas doradas, correspondientes con el tamaño de la sobremesa referida.

La góndola Real se ejecuta en Barcelona, y adelante se dará razon de los adornos que se hacen para ella.

Para el patron de la dicha góndola será necesario un vestido de teleton verde ó de otro color, de seda, ungarina, calzon y jubon. Siete camisas con sus valonas para el dicho patron y seis marineros de la góndola Real, y 7 pares de medias de seda y 7 de zapatos.

---

(13) Esta cama echó de ménos la Emperatriz, segun acredita la adjunta carta:

«Excmo. Sr.: Primo, amigo y señor mio: S. M. C. ha pasado la noche muy desasosegada por las chinchas de la cama de cofres en que duerme, y ha mandado se le traiga la de fierro en que dormia en la Real, para cuyo efecto va Pedro de Castro, escudero de á pié. Sírvase V. E. de mandar se entregue luégo, para que sirva esta noche, y por quedar entendiendo en el despacho para el señor Emperador y Ministros de su córte, y ser hoy el dia de la cuartana que me queda molestando, no envío á V. E. las órdenes que irán mañana, para la distribucion en todas las galeras, estando en inteligencia de que habrán echado en tierra la ropa que sus dueños traian en ellas. Y quedo deseando se halle V. E. con muy buena salud. Dios guarde á V. E. muchos años. El Final, 22 de Agosto de 1666.—Excmo. Sr.: Besa la mano de V. E., primo y amigo, El Duque de Alburquerque.»

Para las doce chirimías y cuatro moros de popa, 16 pares de medias de seda con sus zapatos.

Al cómitre Real se le dió un vestido de tela pasada cuando vino á España la Reina nuestra señora, calzon, ropilla y jubon y medias de seda.

Para cada uno de 364 remeros de la dicha galera es menester una camisa y calzon de lienzo blanco, para cuando se ponen las almillas de damasco.

A las dichas cantaretas se han de poner por la parte de dentro bastidores de vidrios cristales, y sobre los escotillones de popa, escandelarete y escandelar, otros de encerado de lienzo delgado y claro.

Lo que estuviese deslucido del dorado de la popa de la Capitana, se ha de volver á dorar con toda la proa, por tener gastado el oro, y esto se ha de reconocer segun quedáre de vuelta de la navegacion en que se halla.

Se ha de dar blanco bruñido á las cámaras de popa, escandelarete y escandelar.

Para el dicho pasaje es menester en la dicha galera una tienda de cotonía de Marsella, demas de las ordinarias, de 85 paños de á 17 varas, que hacen 1.445 varas, haciéndose teñir el un paño colorado y el otro amarillo por cuenta de Juan Bautista Zavala.

La silla y taburetes se han de hacer de madera y clavazon dorada.

Los traspontines y almohadas se les ha de poner contraforro de lienzo y lana.

Los vestidos han de ser con todos sus recados.

Esta relacion vino con fecha 27 de Julio de 1664 firmada de los Oficiales Reales en las galeras, y despues



la firmó en Madrid Juan Bautista Arespacochaga y Juan Bautista Zavala.

Todo lo que se obligó el dicho Zavala á proveer para el dicho efecto, puesto y entregado en el Puerto de Santa María, dentro de seis meses contados del 3 de Octubre de 1664, por la escritura citada, y asimismo quedó por su cuenta las pinturas, armas y adornos y todo lo demas en la forma que contenia la relacion de los oficiales Reales que viene referencia, de que se dió copia al dicho Juan Bautista Zavala.

*Lo que costarán los adornos que se piden para la Real por carta de 1.º de Febrero de 1665.*

Para la cortina del tabladillo de la parte de la espalda de banda derecha, que ha de tener 7 paños de á 3 varas ménos sesma, son menester 20 varas de damasco y 16 varas de fluequecillo de oro y seda, para lo que es menester 16 onzas de oro y 8 de seda, y 22 sortijas de laton, que monta todo 1.446 reales.

Otra de la misma forma y tamaño, para la espalda de la banda siniestra, lo propio.

Otra cortina para entre los dos pilares de sobre el tabernáculo, de dos paños de á 2  $\frac{1}{4}$  varas, son menester 4  $\frac{1}{2}$  varas de damasco y 7  $\frac{1}{2}$  de fluequecillo de oro y seda y sortijas, que monta todo 462 reales.

Otra para sobre el bandin del tablado de la banda derecha, de á 8 paños de 1  $\frac{3}{4}$  varas, son menester de damasco 14 varas, de fluequecillo 15 varas, y sortijas: monta 1.145 reales.

Otra de la misma forma, para la banda siniestra: monta lo mismo.

Otra del bandin que cae sobre la escala de popa de la banda derecha de 4 paños de  $1 \frac{3}{4}$  varas, son menester de damasco 7 varas, y 9 de fluequecillo, y sortijas: monta 627 reales.

Otra para el bandin del otro lado, de la misma suerte, otros 627 reales.

Para la puerta de la popa entre las dos columnas, otra cortina de ormesí de Granada carmesí, de 2 paños de  $2 \frac{1}{6}$  varas, con la misma guarnicion, son menester  $4 \frac{3}{4}$  varas de ormesí y  $7 \frac{1}{2}$  varas de flueco y sortijas, y 4 pares de alamares de oro y seda: monta 4.115 reales.

Dos cordones de cuatro dedos de grueso y  $6 \frac{1}{2}$  varas de largo para las escalas de popa, con su borla grande, cada uno lleva 60 onzas de seda: monta 600 reales.

Otro cordon del mismo grueso para la braga del timon, de 6 varas de largo, con sus dos borlas grandes, con ánima de cáñamo, como tambien los de arriba, y para amarraz las argollas 3 varas de cordon de un dedo, 37 onzas de seda: monta 370 reales.

De hechuras de esta obra, así de camero, cordonero y otros oficiales, seda para coser y otros adherentes, valdrán por lo ménos 2.500 reales.

Por manera que montan 14.876 reales de vellon.

*Lo que se pide para la góndola y costa que tendrá.*

Para el tendal y 8 cortinas, 96 varas de damasco carmesí, y éstas se hace cómputo serán la mitad para el ten-

dal y la otra mitad para las cortinas, siendo fijo las 96 varas que se piden para esto, costará á 4 ducados 4.224 reales.

Para los doce gallardetes 6 varas, 264 reales.

Para el estandarte otras 6 varas, 264 reales.

Costará la pintura del estandarte á dos haces, cenefas y armas, 800 reales.

Costará la pintura de los dos gallardetes, á dos haces, 400 reales.

El tendal ha de tener su caída calada, guarnecida con flenco de seda, con sus borlas en los ángulos: tendrá de costo, así de seda como de cordonería y hechura, 200 reales.

La guarnicion de franjas y cordones con sus borlas de las 8 cortinas, costarán, con seda y hechura, 500 rs.

La guarnicion de los gallardetes, con seda y hechura, costará 200 reales.

Esto es, poco más ó ménos, que son 8.652 reales.

Digo yo Juan Bautista Zavala, vecino de esta villa de Madrid, que en conformidad de la órden que tiene de la Junta de Galeras el Sr. D. Fernando de Abarca Maldonado, del Consejo y Contaduría mayor de S. M. de la Santa Cruzada, y de dicha Junta, para ajustar conmigo en el precio en que últimamente me podia encargar del dorado de la galera Real y remos, en que ha de hacer su pasaje la señora Emperatriz, habiendo conferido la materia, he ajustado con su merced, quedándome sobre los 3.500 ducados que se supuso de primera instancia costaria dicho dorado, 5.000 más, que en todo son 8.500 ducados de vellon, me encargo por esta cantidad corra

por mi cuenta todo el dorado de dicha galera Real y remos, dejándola perfectamente á satisfaccion del señor General y Oficiales Reales de las galeras de España, por el tiempo que por ellos está ajustado, y me obligo que por cualquier accidente que suceda no pediré más que la cantidad referida de 8.500 ducados de vellon, habiendo cumplido por mi parte el dia que dicho señor General y Oficiales Reales declaren haber cumplido con todo lo mandado. En Madrid, á 6 de Agosto de 1665.—Juan Bautista Zavala.—A D. Gerónimo Luis de la Cerda y á D. Fernando de Abarca.»

De otros preparativos hechos en ocasiones de viaje de la Reina en 1649, que es probablemente uno de los que se citan en los documentos anteriores, se conserva tambien relacion, y de ella solo copio las variantes de los adornos, y el encabezamiento, que dice:

*Relacion de los adornos que D. Antonio Briceno Ronquillo, embajador de S. M. en Génova, hizo hacer en ella para la galera Capitana que sirve de Real, y en que la Reina nuestra señora vino á España, los cuales son demas de otras obras menudas de escultura, dorado y pintura y rosas de ilaza, y así mismo se hicieron en el buco y popa de la dicha galera con ocasion de esta jornada (14).*

Un estandarte grande de damasco carmesí para la popa

(14) Esta relacion acompañaba á la siguiente carta:

«Señor: Por la relacion inclusa se servirá V. M. de mandar ver

de la dicha galera, guarnecido de flueco de seda y oro, pintadas de oro y colores las armas Reales y las de la Casa de Austria.

Otro estandarte de lienzo blanco pintado de colores en la misma conformidad.

Dos flámulas, dos toldos, dos gallardetes y dos rabos de gallo de la mayor y trinquete, todo del dicho damasco carmesí guarnecido con el dicho flueco, con sus juegos de cordones de seda del mismo color y borlas de oro y seda, y pintadas de oro y colores la insignia de Nuestra Señora y armas Reales y las de la Casa de Austria.

Treinta gallardetes de dicho damasco carmesí para las bandas, guarnecidos del dicho flueco y pintados de oro y colores con las armas Reales y las de la Casa de Austria, y treinta astas con sus manzanas doradas para ponerlas.

364 almillas de dicho damasco carmesí, para los remeros de la dicha galera.

382 camisas y otros tantos calzones de lienzo postal blanco, para los dichos remeros.

---

los adornos que con la ocasion de la jornada de la Reina nuestra señora hizo hacer D. Antonio Briceno Ronquillo, embajador de V. M. en aquella República, para la galera *Capitana* de España que sirve de Real, en que S. M. se embarcó y vino á España, los cuales quedan en poder de Miguel Cortés, patron de la dicha galera, á quien se entregaron y hizo cargo de ellos en el ínterin que no se mandaban aplicar á otra parte, de que damos cuenta á V. M. por lo que pudiera convenir, y V. M. tenga entendido los que son, cuya Católica y Real persona guarde Dios como la Christianidad há menester. — Denia, 11 de Setiembre de 1649. — Luis, Conde de Peralta.—Antonio de Tapia.»

378 bonetes de lana colorados finos, para los dichos remeros.

Una góndola dorada y pintada con su popa en medio, con una silla Real con sus armas Reales y cuatro figuras en ella, con sus corredores, balaustres y diferentes figuras de escultura, aforrada por de dentro y con sus dos serenas á popa y proa, con su fanal, timon, árbol, vela, remos y una caja grande para guardar la madera de la popa cuando se desarme.

Seis vestidos de damasco carmesí de labor menuda, de ungarina y calzon para los marineros de ella, aforrados en lienzo colorado, todos con sus camisas con valonas, calzones, medias de seda amarilla, y zapatos con cintas.

Doce vestidos de damasco carmesí de labor menuda, que es cada uno calzon, almilleta y jaqueta, aforrados en lienzo colorado, para las chirimías.....»

Una cédula del Rey, dada el año de 1657 para que no embarcando persona Real en las galeras no se usasen dorados ni gastasen los remeros las almillas de damasco, parece indicar que se fué poniendo coto al lujo de la decoracion y adornos (15).

---

(15) Sin embargo, he hallado documentos de los años 1684 y 1696 en que todavía se habla de las obras de escultura y dorado. En carta de D. Carlos de Zivarruista, veedor de galeras, al general de éstas Marqués de Monreal, noticia desde Barcelona, á 30 de Setiembre de 1684 que ha rematado la obra de dorado de la *Capitana* el maestro escultor Pedro Sura, en 2.200 escudos de ardites, y el general Argote extendió el decreto siguiente:

«Cartagena y Enero 13 de 1696. — Los señores Oficiales Reales

Bastarian los anteriores documentos para formar idea del número, forma, color y costo de las banderas y gallardetes que, como dice Lavaña *dan agrados á la vista*, pero hay otros que tratan especialmente del asunto esclareciéndolo. De su número es la

*Relacion de los estandartes, banderas y gallardetes de la nave en que el rey Don Felipe II habia de ir á Flandes, año de 1567 (16).*

«Gaspar de Limon, Archero del Corpus de ssu Ma-

---

reconocerán la popa de la *Capitana*, y me informarán si podrá servir para la *Capitana* nueva que se ha de varar.—Argote.»

«Para poder executar el reconocimiento con el cuidado y examen que tanto conviene, será preciso concurra algun escultor, porque siendo de su facultad esta obra, nadie informará con más inmediato conocimiento del estado en que se halla, y lo cual, no habiendo aquí persona desta profesion, si á V. m. pareciere podrá servirse de escribir al Corregidor de Lorca envíe á Ginés Lopez que hizo el retablo del Hospital Real destas galeras, ó valerse V. m. de otro de igual inteligencia y satisfaccion, para que luégo que haya venido se disponga lo que contiene el presente decreto. Cartagena á 15 de Enero de 1696.—D. Miguel Francisco de Peralta.—D. Joseph Patricio Moreno.»

«Ayer tarde se puso á la lengua del agua el buque nuevo de *Capitana*, y esta mañana se varó al mar con toda felicidad, de que damos cuenta á la Junta, como tambien de que sólo falta en la obra de entallo la pertigueta y fanales, que quedará concluida en breves dias, y sólo falta que dorar estas piezas y las del timon con su caña, para que se fenezca de todo punto el dorado. Dios guarde á V. S. muchos años como deseamos. Barcelona, 4 de Agosto de 1696.—D. Manuel de Montemayor.—D. Joseph Sanchez Solis.—Sr. D. Juan de Moral y Texada.»

Ni de Sura ni de Lope da noticia el Diccionario de Cean.

(16) Archivo general de Simánca, secretaria de Guerra, antigua, legajo 72. Publicada en la *Revista de Archivos*, tomo IV, página 406.

jestad a cuyo cargo an estado las banderas y estandartes y gallardetes que el año pasado de quinientos sesenta y siete se mandaron hazer para la nao en que ssu Majestad avia de parar en Flandes entregad a Francisco de Malaguilla alguazil de la cassa y corte de ssu Majestad todas las banderas y estandartes y gallardetes que ansi se hicieron y estan a vuestro cargo para que los tenga en guarda hasta en tanto que yo le hordene a quien las a de entregar y lo que falta en ellos por hazer e pintar lo haga hazer y pintar e ansi mismo le entregad el damasco y franxas que tuvieredes en vuestro poder de lo que el señor Thesorero Melchor de Herrera os entregó para lo susodicho y lo que le aueis de dar y entregar es lo siguiente en esta manera.

CARMESI.

— Vn estandarte Real de damasco carmesí con una franxa de seda carmesí que está por el un lado pintadas las armas reales y el Santiago y por el otro lado está por pintar, el qual dicho estandarte tiene ochenta baras.

— Otro estandarte grande del mismo damasco guarnescido de lo mismo que tiene setenta y nueve baras que del un lado estan pintadas las armas reales.

— Otro estandarte del mismo damasco guarnescido de lo mismo que tiene cinquenta e dos baras pintados como el dicho.

— Otro estandarte del mismo damasco con la misma guarnicion e pintura que tiene treinta e vna baras.



— Otro estandarte del dicho damasco con la dicha guarnicion y pintura que tiene treinta baras.

— Otro estandarte del dicho damasco con la dicha guarnicion e pintura que tiene diez y ocho baras.

— Tres gallardetes del dicho damasco con la dicha guarnicion e pintura que tiene catorce baras.

— Otro gallardete cola de gallo del dicho damasco con la dicha guarnicion que tiene cinco baras y media y no tiene pintura ninguna.

— Otras veinte y tres banderas quadradas del dicho damasco y con la misma guarnicion que tiene cada vna catorce baras y pintadas del un lado en cada vna las armas reales.

— Vna cubierta grande doblada del dicho damasco y con la dicha guarnicion y pintura que tiene veynte y tres baras.

— Otra cubierta sencilla del dicho damasco y con la dicha guarnicion e pintura que tiene seis baras,

— Otra cubierta sencilla del dicho damasco y con la dicha guarnicion y pintura que tiene otras seis baras.

— Otra cubierta sencilla del dicho damasco y con la misma guarnicion e pintura que tiene cuatro baras y media.

— Otra cubierta del dicho damasco y con la dicha guarnicion y pintura que tiene cuatro baras y quarta.

— Otras dos banderas del dicho damasco y con la dicha guarnicion que tiene quarenta y seys baras sin ninguna pintura.

— Dozientas baras y tres dozabas del dicho damasco que están en vuestro poder y os sobró de lo suso dicho.

—Treinta e dos baras e media de franxas de seda carmesí de las mismas con que están guarnecidos los dichos estandartes.

#### LIENZO.

—Un estandarte real de lienzo que tiene quarenta baras guarnecidas con franxas de hilo de flandes sin pintura ninguna.

—Otro estandarte grande de lo mismo y con la misma guarnicion que tiene setenta y nueve baras pintado del uno lado las armas reales.

—Otro estandarte lo mismo y con la misma guarnicion y pintura que tiene cinquenta e dos baras.

—Otro estandarte de lo mismo y con la misma guarnicion e pintura que tiene quarenta y vna baras.

—Otro estandarte de lo mismo y con la misma guarnicion y pintura que tiene treynta y vna baras.

—Otro estandarte de lo mismo y con la misma guarnicion y pintura que tiene diez y ocho baras.

—Tres gallardetes de lo mismo y con la misma guarnicion y pintura que tiene cada uno catorze baras.

—Otro gallardete cola de gallo de lo mismo y con la misma guarnicion que tiene cinco baras y media en blanco.

—Y dos banderas quadradas de lo mismo y con la dicha guarnicion y en blanco que tiene cada vno siete baras.

—Tres cubiertas grandes de lo mismo y con la dicha guarnicion que tienen todas veynte y quatro baras pintado en cada una por el un lado las armas reales.

— Otra cubierta de lo mismo y con la dicha guarnición y pintura que tiene cuatro varas y media.

— Otra cubierta de lo mismo y con la misma guarnición y pintura que tiene quatro varas y quarto.

Todo lo qual dad y entregad al dicho alguacil Francisco de Malaguilla y tomad su carta de pago de como lo rescibe de vos con lo cual y con esta tomando la razon della el Contador Alonso Hernandez vos será rescuido y pasado en quenta lo de lo suso dicho. Fecha en Madrid á dos dias del mes de Julio de mill y quinientos y setenta y ocho años.—Don Diego Hurtado de Mendoza.» (Sigue la carta de pago y toma de razon.)

En la Coleccion de Vargas Ponce (*Biblioteca de Marina*) hay lo que hoy llamariamos presupuesto, formado en 1689 por el Proveedor Miguel Francisco de Peralta de

*Lo que costará un estandarte que necesita la galera Capitana.*

A saber :

30 varas de damasco carmesí para un estandarte real de media popa, costarán á 30 rs.	900
De pintarle de colores y oro por ambas bandas las armas reales y duplicadas las del señor duque de Veragua, Capitan general de estas galeras. . . . .	1.500
Siguiendo las partidas de fleco, cordones, etc.	

La cantidad asignada al pintor indica que no se confiaba el trabajo á manos vulgares y lo corrobora un pasa

je del nuevo libro del Sr. D. José M. Asensio *Pacheco y sus obras* que literalmente copio.

« Joven todavía (Francisco Pacheco) y probablemente en casa de su mismo maestro (Francisco Herrera, el viejo), desde el año 1594 para adelante, pintó cinco estandartes reales, los cuatro para las flotas de Nueva España, de á treinta varas, y el postrero para Tierra Firme, de cincuenta, todos de damasco carmesi. Es curiosa la descripción y digna de ser conocida.

» Pintábase cerca del asta un bizarro escudo de las armas reales, con toda la grandeza y majestad posible, enriquecido á oro y plata, y de muy finos colores, todo á oleo. En el espacio restante hácia el medio círculo en que remataba la seda, le pintaba el Apóstol Santiago, Patron de España, como el natural ó mayor, armado á lo antiguo, la espada en la mano derecha levantada, y en la izquierda una cruz, sobre un caballo blanco corriendo y en el suelo cabezas y brazos de moros. Demas de esto se hacía una azenefa por guarnicion en todo el estandarte de más de cuarta de ancho en proporcion, con un romano de oro y plata perfilado con negro y sombreado donde convenia; la espada y morrion de plata, la empuñadura, riendas, tahalí, estribos y otras guarniciones y diadema del santo, de oro; y lo demas pintado á oleo, con mucho arte y buen colorido..... Apreciábase la pintura en más de doscientos ducados, segun la calidad y coste que tenía.»

Por último, en la misma Coleccion de Vargas Ponce se aprende por las *Ordenanzas de galeras de 1683 y 1691*, y por los inventarios generales, que el adorno, bande-

ras y vestuario de las tripulaciones de estos buques se fué poco á poco uniformando con sujecion á medidas y modelos. Hay entre las prevenciones generales las siguientes :

« Que á la galera Capitana se conserven los adornos segun y como al presente los tiene, de damasco carmesí y que se renueven cuando fuere necesario.

» Que á las demas galeras que hubieren de navegar este año y los subcesivos se las provea de vestidos para los remeros, forzados y esclavos, de paño colorado veitiocheno de Córdoba.

» De dos empavesadas de paño colorado con la orilla de paño azul y de trecho en trecho unos escudos con las armas de Castilla y Leon bordados de lanas y pegados en el paño, que deben correr del yugo de popa á proa, y otra igual que coja las dos arrumbadas.

» Que aparte de los estandartes que se necesiten para la Capitana, patrona y galeras de jefes y de tres pineles de seda para la popa de cada una, se las provea de flámulas y gallardetes de lienzo *segun y como las traen las de otros reinos.*

» Que el juego de flámulas sea de ocho piezas de lienzo con pintura, á saber : *flámula, todaro, gallardete y pinello* en cada árbol, con sus astas y cordones y vainas de cotonía y sus borlas de hilo.

» Que para la flámula grande se empleen cuarenta y ocho varas de lienzo Ruan, para tres paños de caida de á diez y seis varas, y á los extremos de una bara de palo en que se fija, se pongan dos manzanas de madera con dos cordones y cada uno con dos borlas y otro cor-

don con una borla muy grande que se amarra á la pena con otros tres cordones que de él penden con que se amarra la bara referida por los extremos y el medio.

» Que para el gallardete se den diez y ocho varas del dicho Ruan para tres paños de á seis varas. Este se fija en un asta en el garcés y al extremo del asta una manzana de madera.

» Que para el rabo de gallo que se fija en la pena de la antena, en un asta con su manzana, se den doce varas para un solo paño de este largo.

» Que para el tordano, que pende del garcés y cae en derecho del árbol con las mismas borlas y cordones que la flámula grande, se den dos paños de á veinte varas de largo.

» Que se provea otro juego igual para el árbol trinquete.

» Que cuando la galera salga por Cabo lleve además un estandarte del dicho Ruan, de cuatro varas, que se fijará con su asta y manzana sobre el garcés de la mayor.

» Que para todas estas flámulas se darán doscientas veinticinco varas de flocadura de hiladillo de dos colores.

» Item seis libras de hilo blanco y colorado, veinte borlas, doce cordones, doce manzanas de madera y nueve astas de lo mismo, advirtiendo que las flámulas son pintadas con sus flecos y las armas reales en los gallardetes que se ponen en los garceses; las del General en una y en la grande que pende de la pena de la mayor, el santo de la advocacion de la galera.»

## III.

Uno de los adornos en que más se esmeraba la inventiva de los artistas era el fanal ó fanales de la popa, no sólo porque servian de coronamiento ó remate á aquella parte privilegiada del bajel, sino tambien y principalmente porque el fanal era distintivo exterior de la dignidad á cuyo cargo estaba el mando de la armada. Así como la diferente colocacion del estandarte marcaba durante el día la residencia y grado del Jefe, así de noche enseñaban á súbditos y enemigos una y otra cosa los fanales.

A los que no están familiarizados con la vida y el servicio de á bordo extrañan mucho ciertas antiquísimas costumbres cuya razon no penetran. Sancho Panza, en su visita á las galeras en el puerto de Barcelona, se maravillaba de que rindieran homenaje á las personas ilustres tocando un silbato y dando gritos (17), y ciertamente hay establecidos honores un tanto originales todavía, habiendo caducado muchos otros cuya memoria conservan las Ordenanzas de antaño (18).

---

(17) *Quijote*, parte II.

(18) Hé aquí uno poco conocido aún de los que sirven en la Marina:

« La Reina Gobernadora.—Marqués del Viso, pariente, capitán general de las galeras de España. Aunque sé que en lo dispuesto por las Reales ordenanzas solamente pueden entrar en la galera Real por la escala de popa de la banda siniestra los Generales de todas las escuadras de galeras, todavía atendiendo á que el Mar-

El P. Larramendi, que cree la lengua vasca origen de todas las otras, dice que *fanal* viene del vasco *joanal*, que significa *marchar*, y la razon en que se apoya es que sin el fanal no podrian seguir á la Capitana los demas buques (19). Sea como quiera, en la Armada española no empezó á usarse esta voz hasta el siglo xvi, llamándose anteriormente *faron* y *farol*. En el *Vocabulario de los nombres que usa la gente de mar*, del doctor Diego García de Palacio (20), no se habla de fanal y sí de farol, que «es la lumbre que va metida en la linterna grande con que se hace guía para que otras naos la sigan», de donde vino á entenderse en la mar por *hacer farol*, encender y llevar encendido el de popa (21).

---

qués de Bayona, vuestro hijo mayor y teniente general de las galeras de España, le asiste para gozar de este honor la calidad de su persona, ser sucesor en grandeza, he resuelto hacerle merced, como por la presente se la hago, de concederle la prerogativa de entrar en la galera Real por la escala de popa de la banda siniestra, como lo hacen los generales de las escuadras de galeras, no obstante las órdenes que hay en contrario, en que dispenso por esta vez, quedando para lo adelante en su fuerza y vigor, declarando, como declaro, que esta preminencia la concedo al marqués de Bayona, vuestro hijo, solamente por su persona y la calidad de ella, y no por razon del puesto que ejerce de Teniente general de esas galeras, y sin que sirva de ejemplar para otro ninguno en lo de adelante. Yo os mando deis la orden que convenga para que en esta conformidad se ejecute, y para que conste de ella se tome razon de la presente en la Veeduría y Contaduría dellas. De Madrid á 12 de Mayo de 1666.—Yo la Reina.—Por mandado de S. M., Don Pedro de Medrano.»

(19) *Dicc. Trilingüe*, 1745.

(20) *Méjico*, 1587.

(21) *Diccionario Marítimo español*.



Juan de Mallara, en la descripción ántes citada, explica el origen de este modo :

«Parece este nombre *fanal* griego de apariencia y resplandor porque es *fanos* claro y resplandeciente: tambien es lámpara, hacha ó lanterna, y es vocablo que está en el Evangelio de San Juan, capítulo XVIII, que dice que iban á prender á Nuestro Señor con lanternas y hachas, *Phanon*, de aquí *phaneros* es manifiesto. Sobre nombre fué del dios Apolo *Phaneos* en la ínsula Chio: de aquí dicen haberse llamado *pharos*, que es lo que llaman en las naos farol, porque los egipcios llamaron á aquella torre que estaba cerca de Alejandría que alumbraba á los navegantes y *pharos* afirma Thomas Farello en el primer libro de la primera década de Sicilia que se llamaron las otras torres que tenían esta lumbre de noche, principalmente el *calophano*, junto al Abruzo, que llaman de Sant Raymer, que es la hermosa lumbre que remedia á los que se podrian perder en el peligro tan nombrado de Charibdis y allí pone muchas torres que tuvieron aquella lumbre y aprovecha tambien ahora.»

En las *Ordenanzas de las armadas navales de la corona de Aragon* formadas por Bernardo de Cabrera y aprobadas por el rey D. Pedro IV en 1354, dice el capítulo XXII:

«Item sea ordenanza general que siempre que una escuadra navegue con borrasca ó noche cerrada, que cada galera lleve una linterna y la del General lleve dos *juntamente con el farol*, esto es, la una á una parte y la otra á la otra.

La ordenanza que hizo en 1430 D. Fadrique para go-

bierno de la armada de su mando, capítulo xxviii, dice asimismo :

« Como fuere de noche é el Sr. Almirante mandase poner el *faron*, que ninguno non sea osado de tener lumbre alguna, así en galeas como en otros navíos que en la dicha armada sean. »

Todavía en las instrucciones dadas por D. Fadrique de Toledo á su armada en 1629, escribe : « Encendiendo la Capitana Real *tres faroles*, cada navío encenderá el suyo », pero el príncipe Juan Carlos, Capitan General de la mar en 1642 ; el Marqués de Villarubia, Capitan General de la armada de la guarda de Indias en 1659, y otros varios generales, emplean la voz *fanal* en sus ordenanzas. La de galeras de D. José Patiño, de 1728, dice :

« La galera Capitana Real arbola el estandarte Real y *tres fanales* iguales en la pertigueta.

» La Patrona Real lleva el estandarte cuadro en el palo mayor y *dos fanales* sobre la pertigueta. »

Tales prevenciones eran comunes á todas las marinas desde remota fecha. Tito Livio refiere que Scipion ordenó durante el viaje de su armada á la costa de Africa. *Ut lumina in navibus singula rostratae, bina onerariae haberent in Prætoria nave insigne nocturnum trium luminum fore* Florus expresa que *Xerxes fugiebat extinto Prætoriae navis lumine*.

Se hacía mencion especial del fanal en las patentes ó cédulas Reales de nombramiento de los Almirantes y Cabos (22); llegó á designarse con la frase *galera de fa-*

(22) En Real cédula de 2 de Marzo de 1609, nombrando *Dosal-*

*nal* á las que montaban jefes (23), y el uso y abuso de este distintivo dió ocasion á competencias, como con todos acontece (24).

*vo* ó cabo de dos galeras á D. Manuel de Guzman, se lee entre otras prevenciones :

«Por tanto, mando al marqués de Villafranca, mi Capitan General de la galeras de España, os entregue dos de las dichas galeras para que las gobernéis y tengáis, y que *os dé fanal* para traer en la que habeis de andar embarcado, de manera que si sucediese dividirse de noche con temporal ó por otro accidente las dichas galeras de España y Patrona de ellas, os puedan seguir y guardar otras órdenes las otras galeras que en la division no tuviesen cabo, como lo habeis de ser vos de las dichas dos galeras, etc.»

La misma fórmula se emplea en el nombramiento de *Cuatralvo* expedido á 31 de Marzo de 1664 á D. Alonso de Guzman, hijo del Duque de Medina Sidonia y del cumplimiento de la órden es modelo el siguiente decreto :

«En consecuencia y execucion de lo que S. M. manda por el título expedido á D. Vicente de Argote y Córdoba de Quatralvo de las Galeras de España, he señalado la galera San Miguel para que la gobiérne. Y ordeno al Veedor y persona que sirve el oficio de Contador noten lo conveniente al efecto en los libros de su cargo, y que hagan que á la dicha galera San Miguel (que nombro quatralva) *se la ponga fanal* para los casos que se previenen en el mesmo título de quatralvo, y tenga el debido cumplimiento la Real voluntad de S. M. — Barcelona, 17 de Agosto de 1696. — Hay una rúbrica.»

(23) «La verdadera relacion de la insigne victoria que consiguieron las galeras de Sicilia contra *ocho galeras de fanal* del Gran Turco, sacada de la carta y relacion de todo el suceso, que envié á S. M. el Excmo Sr. Duque de Osuna, etc. Impreso en Sevilla por Alonso Rodriguez, año de 1614.»

(24) Como prueba, inserto estas dos órdenes :

«El Rey. — D. Enrique Enriquez, nuestro Capitan de galeras: Vimos vuestra carta de xvii del presente y lo que decís que ha pasado sobre lo del gallardete que pusistes en vuestra galera. Pudiérades y debiérades excusar, pues como habeis visto por lo que

## IV.

La significacion del fanal fué causa de que se estimá-  
ra en los combates de mar por trofeo tan valioso como  
las banderas, pues que la posesion indicaba el venci-  
miento de uno de los jefes enemigos. Así despues de la

---

sobre ello os escribimos á cinco del presente, lo que enviamos á  
mandar á D. Bernaldino de Mendoza fué que os consenties<sup>e</sup>  
traer solamente *fanal*, como lo trayan las galeras capitanas de  
particulares en presencia de la del Principe de Oria, y no gallar-  
dete, porque fuimos informados que no lo acostumbran traer, y  
por eso no debeis agraviaros de haber él proveido que lo quitáse-  
des, pues como Capitan General lo pudo hacer; ántes mirar de  
aquí adelante de no dar ocasion para que sucedan semejantes co-  
sas, y de no salir con vuestras galeras á ninguna parte sin órden  
del dicho nuestro Capitan General, como habemos sido informa-  
dos que lo habeis hecho alguna vez, lo cual ha sido mal mirado,  
y así os encargamos y mandamos que lo hagais, y que en todo  
le obedezcais y cumplais lo que os ordenáre como se debe hacer,  
y confiados estamos dél que terná cuidado de trataros bien como  
es razon, y cuando algo le ofresciere de que con justa causa de-  
beis agraviaros, avisamos eis de ello para que lo mandemos re-  
mediar. De Madrid, XII de Abril de 1540. — Yo el Rey.»

«El Rey.— Duque de Tursis, Primo, Mi Capitan General de  
mis galeras de Génova: Recibióse vuestra carta de 4 de Julio, en  
que avisastes que pasando con cinco galeras (en que iban dos de  
España) á Mataró, encendió *farol* vuestra Capitana y ordenasteis  
que otra galera de las de nuestro cargo quedase de retaguardia y  
le encendiese de Patrona: que la galera nombrada *San Pedro*, de  
las de España, hizo lo mismo sin habérsele ordenado, y pregun-  
tando la causa de la novedad á Don Bartolomé de Azcárate, su  
Capitan, os respondió tocarle la retaguardia y no á otra ninguna  
galera, de que procurastes disuadirle, y no consiguiéndolo le or-  
denasteis quitase el *farol* ó se volviese al muelle, á que replicó  
excusándose por no perjudicar la preeminencia de su galera, con

gran victoria de Lepanto envió D. Juan de Austria al Rey su hermano, á la par de la noticia, el estandarte real turco, un Coran de gran mérito artístico, el casco de Ali y *cuatro fanales*, todo lo cual quiso Felipe II que se guardára en la Biblioteca del Escorial como recuerdo de

que hicisteis apagar *el farol* de vuestra Capitana, y le quitaron las dos galeras, una de España y la de Génova, y por el desacato y inobediencia prendisteis en su día al Capitan Azcárate, con pena de dos mil ducados si saliese de ella, con cuya ocasion referís por menor los fundamentos que tuvisteis para que galera ordinaria de esa escuadra pudiese haber llevado encendido *el farol* yendo de retaguardia, y no la de España, y habiéndoseme consultado sobre esto, siéndome presente todo lo que decís en vuestra carta, he resuelto se os advierta que yendo vos de vanguardia con vuestra galera, no tocaba preferir en la retaguardia á galera sencilla de esa escuadra, por tocar en este caso á la sencilla de España, por ser el lugar que le perteneciese, mayormente cuando en la graduacion que tienen por su naturaleza las escuadras de galeras, parece á todas la de España con el primer lugar de Capitanas, y Patronas y en subcesivo grado las galeras sencillas, con que en el caso que se refiere debió gozar de la preferencia la galera de España, de que se os previene para que en las demas ocasiones de ésta y de otra calidad que se os ofrezcan guarden esta graduacion, no obstante los ejemplares que de lo contrario hubiese, porque los que no dimanen de orden mia y se oponen á las que están dadas, no deben subsistir; pero en atencion á que el capitan D. Bartolomé Azcárate debió sólo representarlo y la razon que entendiase le asistia para ir con la galera *San Pedro* de retaguardia, y si todavía persistiédes en que cumpliera vuestra orden en contrario la debió ejecutar y recurrir despues á dar cuenta, mando en despacho de la data de éste á D. Melchor de la Cueva castigue el delito de este Capitan por la parte de la inobediencia, por ser de la esuadra que gobierna y tocarle la causa, y que se porte en ella de manera que resulte de la demostracion que hiciere ejemplar para lo de adelante.—De Madrid á 28 de Setiembre de 1658.—Yo el Rey.—Por mandado del Rey nuestro Señor.—D. Luis de Oyanguren. »

tan señalado triunfo, á excepcion de dos de los fanales que envió al monasterio de Nuestra Señora de Guadalupe.

En el incendio ocurrido el año 1671 se quemó el estandarte y tambien los fanales. Del primero se habia sacado dibujo, mas no así de éstos, de modo que se ha perdido su memoria. Un armazon de cristal que enseñan actualmente á los que visitan el Escorial, no es ni ha sido nunca fanal de galera. Por dicha conservan los señores marqueses de Santa Cruz, con la estimacion debida, el fanal que distinguió á la galera Capitana de su egregio antepasado D. Alvaro de Bazan en el mismo combate de Lepanto, y los que allí arrancó á las galeras turcas.

Este elegante farol mide uno y medio metros de alto por quinientos milímetros de ancho. La materia parece madera de peral perfectamente tallada, pero la linterna superior, así como la Fama con que termina, son de bronce dorado á fuego. En la parte interior se ven dos cilindros cortos á manera de portavelas, donde se conoce que colocaban los achotes (25). Los vidrios son opacos y toscos; hacen contraste con el desempeño de los otros artes, y atestiguan que el de la vidriería les iba á la zaga por aquellos tiempos.

Los de la galera Real de D. Juan de Austria se re-

---

(25) En los inventarios de pertrechos de galeras y galeones se encuentra ordinariamente una partida que dice: «Tantos quintales de achotes y velas de cera para el farol.»

cuerdan en la repetidamente citada descripción de Juan de Mallara, así :

« Lo que en las naos se dicen faroles, llaman en las galeras fanales, y todos descienden de *phos* ó *phaos*, vocablo griego, por lumbre. Son los que tenemos de describir hermosísimos y de gran provecho. Va el fanal mayor en medio, que es de cinco palmos de altura sin pié, repisa ni la cúpula, que es como cimborrio y figura que está en cima de la lanterna alta. Los otros son menores un palmo y así van disminuyendo en cantidad. Van hechos de bronce y cobre : lleva doce términos cada uno de los fanales y doce vedrieras, las mayores de vara de longitud, y las menores, que están entre los términos de á cinco de dos anchas. Va á la redonda por lo alto su architrave y friso, y arriba una cúpula que diré ser la capilla por de fuera lisa y redonda, y sobre ella una linterna de seis ventanillas abiertas por do respire el fanal, y encima desta la figura de la Virtud que será de un palmo. Tiene su repisa ó recibimiento con la peana redonda : el pié con cuatro harpías y su feston de sobrepuesto en que van cuatro cabezas de leones. Las seis van tan claras que parecen de cristal y las otras compartidas cada una, una figura en pié dentro de un vidrio, y arriba las armas de su Mag.<sup>a</sup> repartidas por cuarteles, y abajo las de Austria con sus bandas blancas y rojas, y en lo más alto el nombre de la virtud que representa aquella figura, y abajo una sentencia de la Sagrada Escritura, que conforme á lo que pertenece en la disposición de cada una, el farol mayor es la Caridad, el menor siniestro la Esperanza, y el derecho está la Fe, y en cada una por las vidrieras an-

gostas seis virtudes que sirven á cada cual de las principales. Va todo lo que está por defuera dorado á fuego y por de dentro plateado, para que la luz sea más clara y resplandeciente» (26).....

Muchos modelos de navíos del Museo Naval tienen de uno á tres fanales, segun la categoría de los generales que los mandaron, con gran variedad de forma y dibujo, y original se conserva allí (27) el del navío de 114 cañones *Reina Luisa* (28) que naufragó en Bujía, sobre la costa de Africa en 1815 (29). Ofrece término de comparacion con el de la galera de D. Alvaro de Bazan, y es prueba palpable de la decadencia de las artes. Fué de los últimos que se usaron en nuestra Marina, sustituyéndolos los faroles especiales que sirven de medio de reconocimiento y de elemento de telegrafia nocturna, habiendo perdido la significacion de distintivo de mando.

---

(26) Hay en el Museo Naval un cuadro de la batalla de Lepanto, en que se ha interpretado caprichosamente el efecto de la artistica popa de la Real, coronada por un grandioso fanal dorado de forma esferoide, rematando con dos ángeles en el acto de adorar el signo de la Redencion.

(27) Núm. 229 de la tercera edicion del Catálogo del Museo.

(28) Tambien existe en el Museo modelo del *tajamar* de este navío.

(29) Véase *Naufragios de la armada española*, obra del autor.



## DISQUISICION SEXTA.

---

### BANDERAS.

Origen.—Significacion.—Prestigio.—El Guion Real.—El Pendon de Castilla.—Establecimiento de la uniformidad.—Tendencias contrarias.—El color blanco.—El morado.—El carmesí.—Los colores nacionales.

#### I.

Si hemos de dar crédito á los autores de *La Ciencia heroica* ó del Blason, el uso de insignias ó signos convencionales usados por los hombres para distinguirse en sus eternas luchas, es tan antiguo como el hombre mismo. Fernand Mexia (1) opina que las *armerías*, que así llaman los Heraldos á lo que vulgarmente se dice *armas*, y se han tenido y tienen por señales de nobleza, son tan antiguas como el hombre, y aún anteriores, pues San Miguel y los demas ángeles que le siguieron contra Lucifer, las llevaron en los escudos. Otros escritores dicen que los hijos de Seth, para distinguirse de los de Caín,

---

(1) El libro intitulado *Nobiliario perfectamente copylado y ordenado por el onrrado cauallero Fernand Mexia veinte quatro de Jahn*, etc. Sevilla, 1492.

tomaron por armas diversas cosas naturales, y los de Caín las figuras de las artes mecánicas que profesaban, y otros que los hijos de Noé inventaron las armerías despues del Diluvio.

Entre los que buscan fundamento á sus opiniones, citan unos la autoridad de Diodoro de Sicilia, para atribuir la invencion á los egipcios, que se valian como símbolos de figuras de animales, y principalmente de la del buey. De Homero, Virgilio y Plinio se han sacado argumentos en favor de los griegos, cuando fueron al sitio de Troya, ó de los compañeros de Jason en la conquista del Velloicino, y con mayor razon del *Libro de los Números*, que especifica cómo el pueblo de Israel al salir de Egipto acampaba por tribus y familias, distinguidas por insignias y banderas, se discurre si tomaron esta costumbre de sus opresores.

Todos estos autores están conformes, sin embargo, en que, sea cualquiera el origen incierto de esos signos que distinguian á los pueblos de la antigüedad, como la Ballena de los Asirios, la Paloma de los Babilonios, el Apis de los Egipcios, la letra Tau de los Hebreos, la Cimitarra de los Partos, las Tres Coronas de los Medos (2),

---

(2) Los autores modernos del Blason citan á la Colombière, Moreri, Wilson, Steenwech, Turnebo, los PP. Guardialo y Musancio, Munster, Vallemont, du Cange, Mathin Paris, Menestrier, Scohier, Harris, Vargas, Haro, como fuentes á que pueden acudir los que se preocupen de esta cuestion de origen.—Condensan todas las opiniones Jouffroy d' Eschavanes, *L' armonial universel*, 1844; Borel d' Hanterive, *Traité complet du Blason*, 1846; Ch. Grandmaison, *Dict. Héraldique*, 1853.

etc., es remotísimo y no se sujetó á reglas determinadas hasta una época relativamente moderna.

Consta por testimonio de escribano público (3), que en el año de 1472, en que Juan de Ulloa y Lope de Avenaño, alcaide de Castronuño, *robadores* y *salteadores* tenían divididas en bandos las tierras de Toro, Zamora, Valladolid y Medina del Campo, «acordaron un día echar á los zamoranos de tierra de Coreses, y éstos, encomendándose á Dios y al apóstol Santiago y á San Ildefonso, fueron para allá, y los toresanos *tomaron por divisas parras, y los zamoranos tomaron cardos*, y puestos en las cabezas *para ser conocidos unos y otros*, viniéronse á juntar y romper en un recuesto que se llama Val de la Gallina.»

Los de Toro fueron derrotados, con lo cual, en lo sucesivo, cantaban los zamoranos:

Juan de Ulloa *el Tresquilado*  
Bate al Val de la Gallina,  
Verás como pica el cardo.

No es otro, á mi juicio, el motivo de todos los símbolos adoptados por familias, tribus, pueblos y naciones, así como de los colores, motes y sentencias con que se han adornado sucesivamente los primeros, como la Camisa de Nemrod, que sirvió de bandera en la guerra contra sus hermanos; el manojito de mies que con el nombre de *manípulo* llevaron por seña los romanos en tiempo de

---

(3) Manuscrito existente en Zamora en poder de D. Eduardo Montero.

Rómulo; la cabeza de caballo puesta en una pica por los cartagineses, ó el gallo de los galos, pero es de consignar que el principio y significacion de los colores en las armerías ha sido tan disputado por los autores del Blason como las armerías mismas, siendo muchas y más ó ménos fundadas las opiniones (4).

Lo que sí parece averiguado es que el uso de las armas se sometió á reglas fijas en tiempo de las Cruzadas contra los infieles de Tierra Santa, con motivo de reunirse y compararse los distintivos de tantos príncipes y caballeros cristianos, empezando entónces á considerarse las armerías «como señales de honor y de virtud, compuestas *de figuras y de colores fijos y determinados*, que sirven á marcar la nobleza y distinguir las familias y dignidades que tienen derecho á traerlas, como las usan los soberanos *en sus banderas y estandartes* para diferenciarlas de las auxiliares y enemigas, representando tambien en ellas sus dominios, sus pretensiones, las armas que les son propias, ó las de la nacion (5).

El conjunto de esas reglas que limitaba la costumbre arbitraria de pintar en el escudo, adarga, broquel, tarja ó rodela los símbolos individuales del guerrero, como sitio más visible en combates y torneos, constituyó la

---

(4) Petra Santa, que inventó los signos convencionales de que se sirven los Heraldos y Reyes de armas para la representacion de los escudos, con los nombres técnicos, trata largamente de los colores en su obra *Tesseræ Gentilitiæ*.

(5) El MARQUÉS DE AVILÉS, *Ciencia heroica reducida á las leyes heráldicas del Blason*. Madrid, 1780, tomo I, pág. 15.

*Heráldica* ó ciencia del Blason, que abraza asimismo á todo linaje de distintivos ó insignias, y por tanto á las banderas, que en colores y figuras no son otra cosa que la repetición de los escudos en forma más visible para amigos y enemigos, y á las libreas, vestiduras ó trajes uniformes de servidores y soldados.

Las Partidas del sabio rey D. Alonso encierran preciosos datos para fundamento del estudio presente. La segunda, título XXII, ley XII, titulada *Quales deuen ser las señales que traxeren los cabdillos é quien las puede traer é por que razones*, dice textualmente :

«Señales conocidas pusieron antiguamente que traexen los grandes omes en sus fechos é mayormente en los de guerra. Porque es fecho de grand peligro en que conuiene que ayan los omes mayor acabdillamiento, asi como de suso diximos. Ca non tan solamente se han de acabdillar por la palabra ó por mandamiento de los cabdillos, mas aun por señales. E estas son de muchas maneras. Ca los unos pusieron en las armaduras que traen sobre sí, é sobre sus caualllos, señales departidas vnas de otras por que fuesen conocidos. E otros las pusieron en las cabezas, asi como en los yelmos, ó en las capellinas, porque mas ciertamente los pudiesen conocer en las grandes priesas, quando lidiasen. Mas las mayores señales, é las más conocientes, son las señas, ó los pendones. E todo esto ficieron por dos razones. La vna porque mejor guardasen los caualleros á sus señores. La otra, porque fuesen conocidos, quales facian bien ó mal. E estas señas é pendones son de muchas maneras, así como adelante se muestra.

»Ley XIII. *Quantas maneras son de señas mayores é quien las puede traer é por que razones.*

»Estandarte llaman á la seña quadrada sin farpas. Esta non la deue otro traer si non Emperador ó Rey. Porque asi como ellas non son departidas, asi no deuen ser partidos los reynos onde son señores. Otras y ha que son quadradas é farpadas en cabo, á que llaman cabdales. E este nome han por razon del acabdillamiento que deuen facer. Pero non deuen ser dadas si non a quien ouiere cien caualleros por vasallos, ó dende arriba. Otro si las pueden traer concejos de cibdades ó de villas. E por esta razon los pueblos se deuen acabdillar por ellos, por que non han otro cabdillo si non el señor mayor, que se entiende por el Rey ó el quel pusiere por su mano. Eso mismo pueden fazer los conuentos de las órdenes de caualleria. Ca magüer ellos ayan cabdillos á que han de obedecer segund su orden. Porque non deuen quanto á lo temporal auer ninguno dellos cosa extremada vnos de otros por eso non pueden auer seña si non todos en vno.

»Ley XIII. *Quantas maneras son de pendones.*

»Pendones posaderos son llamados aquellos que son anchos contra el asta é agudos facia los cabos, é lleuanlos en las huestes los que van á tomar las posadas, é sabe otrosi cada compañía do ha de posar. Tales pendones como estos pueden traer los maestros de las órdenes de la caualleria é aun los comendadores do ellos non fuesen. Otrosi los pueden traer los que ouiesen de cien caualleros ayuso fasta en cinquenta, mas dende fasta diez ordenaron los antiguos que traxese el cabdillo otra seña quadrada que es mas luenga que ancha, bien el tercio del

asta ayuso é non es ferpada. E esta llaman en algunos lugares *vandera*. Otra seña y ha que es angosta é luenga contra fuera é partida en dos ramos. E tal como esta establecieron los antiguos que la truxesen los oficiales mayores del Rey porque supiesen los omes que lugar tenia cada uno dellos en la corte do auian de yr ó de posar en la hueste. Esa misma seña tuuieron por bien que traxesen señores de dos caualleros fasta cinco. Pero que fuese más pequeña que la de los oficiales. Los guiadores de las huestes é de las caualgadas á que llaman adalides, que puedan otrosi traer señas cabdales, si gelas diere el Rey, mas non de otra guisa. E esto porque non han compañía cierta de que sean señores si non asi como se les acaesce por aventura una vegada mas ó otra menos.....

»*Ley xv. Que otro ome non deue traer seña nin pendon cotidianamente si non el Rey.*

»Traer puede qualquier destos sobredichos las señas que dichas auemos en las huestes ó en las guerras. Mas con todo eso non la deve traer otro ninguno cotidianamente si non Emperador ó Rey, porque son cabdillos de cada dia. E otrosi por honra de los Imperios é de los Reynos se han de mantener. E aun porque sean conocidos por do fueren. Ca por estas razones pueden traer consigo seña ó pendon cada que caualgasen, tambien en tiempo de paz como de guerra. E ninguno de todos estos que diximos non lo deue auer si non aquellos aquien lo ellös diesen de comienzo, dándoles con ellos aquel poder. E faziéndoles aquellas honrras que de suso son dichas. E por esta razon establecieron los antiguos que qualquier aquien el Rey ouiese dado seña que nunca se

pasase contra él, ni la tendiese contra la suya, ni pendon, ni otra seña alguna de aquellas que ouiese auido dél, ó aquellos de quien él descendiese, ó de su linaje del Rey, ó del mismo. Ca cualquier que lo fiziese, pusieron que faria traycion conocida, porque debe ser echado del Reyno solamente por mostrarla contra la vista del Rey. E esto tuuieron que era mucho extraña cosa que aquellos a quien los Reyes dauan señas é pendones por fazerles honrra, que les deshonrrasen ellos despues con ello parándoseles en contrario con el bien que dellos recibieron.»

Fernand Mexia, en el *Nobiliario* citado, y Diego de Valera en el *Tratado de los rieptos y desafios* ampliaron posteriormente la materia, explicando la forma y razon de las señas, entre las que cuentan otras llamadas *bane-ravente*, *palon*, *grímpola*, *guitan* y *confalon*. Muchos otros autores del Blason han comentado y seguido sus noticias modificadas por los tiempos, pero no desconocidas. Gonzalo Fernandez de Oviedo en su *Libro de la Cámara del príncipe D. Juan*, dice:

«*Guion Real*. Un oficio hay en la Casa Real que se dice Guion, el cual solo el Rey usa, é en su lugar é ausencia su ejército Real los capitanes generales é no otro alguno. Un caballero criado de esta Real Casa lleva una lanza encima de su caballo, quando las personas reales cabalgan de camino ó quando están en la guerra: en la dicha lanza está una bandera cuadrada de quatro ó cinco palmos en cada parte ó cuadro con la divisa de la Banda real de Castilla. El que la lleva donde se halla la persona del Rey en el ejército es el alférez real, oficio de gran autoridad y honor, etc.»



---

Por estos jalones se vislumbra el acrecentamiento progresivo del simbolismo de la bandera, hasta llegar á ser genuina representacion del país y de la nacionalidad, y por tanto, objeto de veneracion santificado con la bendicion religiosa (6) y rodeado del más alto prestigio, y de los honores reales. Consecuencia natural es que se obligue con juramento á la defensa de la bandera; que sea la conquista de las enemigas el acto más meritorio y distinguido del soldado, como la pérdida de las propias el más infortunado acontecimiento, y que se conserve para ellas el sublime significado de la frase de las matronas espartanas, que al despedirse de sus hijos ántes de la batalla, recomendaban que volvieran con el escudo ó sobre el escudo.

## II.

Los más de nuestros heraldos, apoyándose en los antiguos historiadores y admitiendo sin dificultad las noticias fabulosas del origen de los españoles, asientan que el primero en este país que adornó las adargas con insignias fué Brigo, cuarto rey de España, poniendo la

---

(6) Entre los romanos se prestaba juramento á las banderas en presencia de los augures. Los pueblos cristianos las hicieron bendecir por los obispos en presencia del ejército. En España introdujo la costumbre el rey D. Juan II en 1429 al empezar la guerra contra los moros.

figura de *un castillo* en la suya (7), y que los reyes godos, hasta Rodrigo, trajeron por armas un leon de gules. Don Pelayo, cuando ganó la ciudad de Leon en 722, ya por esta circunstancia ó por conservar la tradicion, puso por armas un leon de gules en escudo de plata, si bien lo mudó despues con la cruz que se le apareció al dar batalla á los moros (8). Don Alfonso VIII el emperador, en 1147, y en conmemoracion de haberse unido en su reinadõ Castilla y Leon con Galicia y parte de Portugal, tomó por armas *un castillo* y *un leon*, segun Bernabé Moreno de Vargas en sus *Discursos de la Nobleza de España* (Madrid, 1636); pero, segun otros autores, influyó en esta determinacion la antigüedad del castillo del rey Brigo y el leon de los reyes godos (9). A estos castillo y leon han añadido y quitado despues los reyes otras armas de los reinos conquistados, de sus sucesiones, derechos y pretensiones.

Las armas de los Condes de Barcelona, ganadas por Wifredo el Velloso en la guerra que tuvo con los normandos con ayuda del Rey de Francia, son cuatro *palos* de gules en campo de oro. Dícese que Luis le Begue (segun unos) ó Cárlos el Calvo, reconocido á las maravi-

---

(7) En ello están contestes Marineo Siculo, *De Rebus Hisp.*, libro VI.—Julian del Castillo, lib. II, disc. I, y lib. III, disc. II.—Carbonell, cap. XIII y XIV.—Bosch, *Títulos y honores de Cataluña*, capítulo XXXII, fól. 560.—Pujadas, lib. I, cap. XIV, fól. 13; y Garibay, t. I, lib. IV, fól. 83.

(8) EL P. GÁNDARA, *Nobiliario de Galicia*, fól. 139.

(9) EL P. CARAMUEL, *Declaracion mística de las armas de España*; Brusélas, 1636, pág. 36.—OLAO, *Hist. de los godos*.

llosas hazañas que hizo Wifredo en su servicio, viéndolo mal herido, tiñó los cuatro dedos en su sangre y los transfirió al escudo que traía dorado, naciendo esta historia de Bernardo Boades, que la escribió en 1420; pero D. Juan Sans y Barutell la ha refutado en sana crítica (10), fundándose en el hecho admitido de no haber tenido origen las armerías hasta el tiempo de los torneos y las cruzadas y en el de no haber empezado á ser hereditarias hasta el siglo XII. Con las mismas razones combate las armas supuestas á los reyes godos y á los de Leon, conforme con los historiadores Ambrosio de Morales y Moret, que aseguran haber sido D. Alonso, el que ganó á Toledo, el primero que las tuvo.

Los reyes de Aragon usaron armas de plata y la cruz de gules cantonada de cuatro cabezas de moro,—cual se ven todavía en algunas monedas del tiempo de Felipe II,—y de ellos tomaron la costumbre los de Castilla, segun el mismo Moret, cuando D. Alfonso vino á casarse con doña Urraca.

El rey de Navarra Sancho el Fuerte, en memoria de la batalla de las Navas de Tolosa y de la cadena del palenque de Miramolin, adoptó en 1212 escudo de gules y una cadena puesta en orla, cruz y sotuer.

Cuando por matrimonio de Ramon Berenguer IV con doña Petronila, hija única y heredera de D. Ramiro el Monje, rey de Aragon, se incorporó el condado de Bar-

---

(10) *Memoria sobre el incierto origen de las Barras de Aragon*, 17 Julio, 1812. Inserta en las Memorias de la Real Academia de la Historia, t. VII; Madrid, 1832.

celona en 1137, adoptó el reino las armas de este último, porque entre otras condiciones del contratado casamiento, se convino que las armas de Aragon se llevarán en la cimera, y las de Cataluña en el escudo, banderas y estandartes (11).

Otro convenio parecido se estipuló en 1469 al verificarse el casamiento de los Reyes Católicos, estableciendo, con consulta y acuerdo de los grandes, de los preladados y de los Consejos, que las armas de Castilla y de Leon se antepusiesen á las de Aragon y de Sicilia y éstas á las demas que estaban unidas, quedando todas en el orden siguiente, que se ve en instrumentos públicos de la época (12).

Castilla, Leon, Aragon, Sicilia, Toledo, Valencia, Galicia, Mallorca, Sevilla, Cerdeña, Córdoba, Córcega, Murcia, Jaen, los Algarbes, Algeciras y Gibraltar, Barcelona, Vizcaya y Molina, Aténas y Neopatria, Rosellon y Cerdaña, Ovistan y Gociano.

Por fin, al incorporarse los Países Bajos á la Corona en el año 1496, tambien por casamiento de Felipe el Hermoso con doña Juana, se ordenaron de nuevo las armas añadiendo á las anteriores las del archiducado de Austria, ducado de Borgoña y condados de Flándes, Brabante y Tirol.

---

(11) Así lo dicen Marineo Siculo, *Hist. de las cosas memorables de Esp.*, lib. x, fól. 71; y Garibay, *Comp. hist.*, t. iv, pág. 30; pero D. Francisco Javier Garma asegura que vió el original de los Concierptos y que no tenian semejante cláusula.

(12) LUCIO MARINEO SICULO, *Cor. gen. de Esp.*, lib. xiv, fól. 161. — MARIANA, *Hist. gen.*, t. II, lib. xxiv, fól. 333.

Ya por esta época desaparece toda oscuridad en las armerías, probándolo la minuciosa narracion de Gonzalo Fernandez de Oviedo, que en su *Libro de la Cámara del príncipe D. Juan* (13), despues de describir el *Guion Real*, dice de los reyes de armas:

«Traen demas de la cota real vestida un escudo de oro encima del corazon. Uno se dice Castilla, y trae el castillo de oro en campo de *goles*. Otro se dice Aragon, y trae cuatro bastones de rosicler ó *goles* en campo de *oro*. Otro se dice Leon, y trae un leon de púrpura en campo blanco, vel argenteo, y coronado de oro. Otro se dice Granada, y trae la granada verde reventada y los granos de rosicler y el campo blanco. Otro se dice Navarra, y trae un marro ó alquerque de cadenas de oro en campo de *goles*, vel sanguino.....», y así continúa describiendo los de Nápoles, Sicilia, Mallorca, Valencia, Toledo, Sevilla, Córdoba y Murcia.

El estudio de los sellos reales modernamente emprendido con vista de muchos documentos de los llamados *privilegios rodados*, que tienen hermosas pinturas de mano y pendientes otras marcas en cera y plomo, y el exámen comparativo de los códices antiguos que asimismo están adornados con miniaturas, han desvanecido muchas dudas en punto á la disposicion, forma y colores de los escudos, á partir del siglo XII (14).

---

(13) Publicado por la Sociedad de Bibliófilos; Madrid, 1870.

(14) Entre las monografías que se han publicado últimamente, son de citar la de *Privilegios rodados*, Museo español de anti-

En el anverso de los sellos se ve la imágen del rey, á caballo, armado de todas armas, con yelmo ó almete, coronádo con la régia diadema, cubierto el brazo izquierdo con el escudo de armas, cuartelado de castillos y leones, que tambien se observan en la sobrevesta que llevan algunas figuras, y el caballo se halla completamente cubierto con largos paramentos, asimismo blasonados de castillos y leones contrapuestos. En el reverso campean otra vez castillos y leones acuartelados, detallándose en los primeros donjonados de tres torres, la arquitectura ojival y la apostura heráldica en los leones rampantes.

Pendian los sellos de un cordon de seda en el cual se reconoce el primer indicio de fijeza ó adopcion de los colores nacionales, porque en Castilla y Leon los más eran de rojo y amarillo, costumbre que en Aragon pasó á ser ley en tiempo de Pedro IV por la primera del tit. xx, de la Partida III, *De la manera de sellar*, que dice :

«..... y esta cuerda—de seda—de la cual el sello colgare, sea de diversos colores, como amarilla y colorada, ancha y delgada, y esté hecha de manera que represente nuestras armas reales, que son cinco fajas ó vías en luengo, para que las tres y las otras dos, que son las que están entre las partes de afuera y la del medio, sean coloradas, y cada una de las de la parte de afuera será de siete hilos de seda amarilla, no más ni ménos.»

## III.

No siendo la bandera otra cosa que una reproduccion del escudo, puesta en alto para que sea más visible así á los amigos como á los enemigos, es evidente que los colores de la una han de ser los mismos que constituyen el otro, de modo que Castilla y Navarra debian usarla roja; Leon, Granada y el antiguo Aragon, blanca; Cataluña y Aragon moderno, amarilla.

Unidos primeramente Castilla y Leon y combinados sus escudos, la cuartelaron de rojo y blanco ó de gules y plata, y así se usó hasta despues del reinado de Fernando é Isabel como atestiguan documentos incontestables, tales como el libro de *Las Cántigas* de D. Alfonso el Sabio, en que hay pintados muchos pendones cuartelados de ambos colores con los castillos y leones, los sellos reales y las cartas de marear (15). De éstas se conservan muchas nacionales y extranjeras de los siglos xv y xvi que, cual la de Juan de la Cosa, muestran en las ciudades, fortalezas y naves la divisa castellana y prestan mayor autoridad á la pintura de la funcion de la Higuera, que cubre una de las paredes de la sala de batallas del monasterio del Escorial. El estandarte real ó guion que allí precede á la persona del rey D. Juan, lo mismo que la sobrevesta que éste lleva, tienen cuatro cuarteles rojo y blanco, con los castillos y leones.

---

(15) Disq. II, pág. 77, y Disq. III, págs. 122 y 140.

La Crónica rimada, que no se recusará por novedad, hace decir á D. Fernando el Magno en los momentos mismos de la union de los dos reinos:

«Allí levantó el Rey á los cuatro fijos de Lain Calvo  
Tomólos por las manos, consigo los puso en el estrado.  
Oitme, caballeros, muy buenos fijosdalgo  
Del más honrado alcalde que en Castilla fué nado.  
Distesme á Castilla é besástesme la mano.  
Con vusco conquerré los reinos de España fasta Santiago.  
Vos sodes ancianos, é yo del mundo non sé tanto.  
Mi cuerpo é mi poder métolo en vuestras manos,  
Que vos me consejedes sin arte é sin engaño.  
Rey soy de Castilla é de Leon, así fago.  
Sabedes que Leon es cabeza de todos los reinados,  
E por eso vos ruego é vos pregunto tanto.  
¿Cuál seña me mandades faser? A tal faré de grado,  
Ca quanto yo valga, non vos saldré de mandado.  
Dixieron los castellanos: «En buen punto fuestes nado:  
»Mandat faser un castillo de oro é un leon indio quitado»  
Mucho plago al Rey quando los reinos se pagaron.»

Otro libro, por muchos conceptos curioso, el *Poema de Alfonso Onceno*, manuscrito en el siglo XIV, que narra con minuciosidad los sucesos de la turbulenta minoría de este rey, combates, embajadas, treguas, torneos, bodas reales, costumbres y trajes, dice, tratando de la hueste coligada contra el moro:

«El Rey  
Como natural guerrero  
Armas leuaua de asero  
Con castiellos é leones,  
E por ir más conocido  
Leuaua sobre sennales  
Un su pendon bien tendido  
Entre los sus naturales.»

Análogas probanzas existen para determinar los colo-



res de la bandera de Aragon, sin contar con la de la ley de Partida dicha (16). En 1285 escribía el almirante Roger de Lauria al Rey de Francia la arrogante frase «que ni galera, ni nave, ni otro baxel, ni los peces mismos osarian andar por la mar ni levantar en ella la cabeza sin llevar un escudo de las armas de Aragon» (17). En 1375 se trataba la carta de marear catalana que han citado Navarrete, Salazar y otros escritores marinos y reproducido el Vizconde de Santarem (18), dibujando el *Luxer* de Jaime Ferrer con bandera de cinco fajas horizontales, de oro tres, y rojas las intermedias y exteriores, conforme á la ordenanza naval dictada en 1354 por don Pedro IV. En 1396 acordaba el Parlamento barcelonés:

«Item: se ha ordenado que las galeras no lleven banderas, cendales, ni paños con otra divisa que la del Condado de Barcelona, esto es, barras amarillas y coloradas solamente» (19).

(16) Página 254.

(17) ZURITA, *Anales de Aragon*.

(18) *Recherches sur la priorité de la decouverte des pais situés sur la côte occidentale d'Afrique*.

(19) SANS DE BARUTELL, *Mem. sobre el incierto origen de las Barras*.

La *Revista de Archivos, Bibliotecas y Museos* publicó en el tomo 1, pág. 12, un Inventario de los efectos donados en 1550 al monasterio de San Miguel de los Reyes de Valencia por D. Fernando de Aragon, Duque de Calabria, que describe estandartes y banderas como sigue:

«Un estandarte de damasco carmesí con las armas reales de Aragon con la invencion del *rat pennat* (murciélago) de oro bati-do y con la invencion del libro, de largo de una vara y tres pal-mos y tres cuartos con franja de oro y seda carmesí.

Verificado el casamiento de doña Isabel con D. Fernando, como se acordó el orden de las armerías del escudo, así se hubiera determinado para lo sucesivo, con igual formalidad, la figura y disposicion de los colores de la bandera si por entónces hubieran usado las naciones de este signo exterior de colectividad; pero la navegacion y las relaciones marítimas de pueblo á pueblo, que principalmente requieren estos distintivos, no habian alcanzado el desarrollo que despues tuvieron: en todas

---

» Otro estandarte ó bandera de la misma anchura y largo, de damasco carmesí guarnecido de la misma franja, de la invencion del pozo y del libro.

» Tres banderas de tafetan colorado con las armas reales de la Casa de Aragon, labradas de oro batido, guarnecidas las dos de franja colorada y amarilla, de las cuales banderas hay dos cada una de largo de una vara y de ancho de tres palmos y la otra de una vara y un palmo ménos dos dedos, y de ancho tres palmos y tres cuartas.

» Otra bandera de tafetan colorado, labrada del mismo oro, con la invencion del pozo, guarnecida de franja colorada y amarilla. Tiene de largo una vara y un palmo, y de ancho una vara ménos dos dedos.

» Otro estandarte ó bandera de tafetan colorado del dicho oro é invencion del pozo con franja de oro y seda carmesí, de largo de dos varas y dos tercias de palmo.

» Dos banderas del mismo tafetan labradas del mismo oro con la invencion del libro, guarnecidas de franjas amarillas y coloradas. Tiene cada una de largo una vara.

» Otra banderica de tafetan encarnado con franja de oro y seda encarnada, pintada de la invencion del Rey D. Alonso.

» Otra banderilla de damasco con franja de hilo de oro, que es para el guion del capitan general.

» Una bandera ó pendon de estandarte con listas muy estrechas de oro.

. . . . . »

partes habia por entónces la arbitrariedad de eleccion nacida de la costumbre establecida de alzar bandera propia cada capitan ó caudillo, apareciendo en las batallas tantas como compañías, ricos homes, príncipes, obispos y ciudades, si bien subordinadas al guion Real.

Otra causa que por de pronto habia de estorbar la combinacion era la susceptibilidad nacional creada por tantos siglos de antagonismo, susceptibilidad de que no estuvieron exentos los mismos contrayentes, como se advierte por el hecho, que duró toda su vida, de no admitirse en las posesiones de América la entrada de los aragoneses, que allí se consideraban y llamaban extranjerros (20), pero á no haber sido los Reyes Católicos tan poco dichosos en la sucesion, tales causas hubieran desaparecido en breve borradas por la influencia del tiempo y la comunicacion.

Antes de esta operacion unificadora, que venía á cerrar la serie de las anteriores, se habian fundido las diversas nacionalidades de la Península en dos agrupaciones designadas con los nombres de Castilla y Aragon: al refundirse en una sola, al adoptar un símbolo comun, lógico era que se tomáran los elementos principales. Ahora bien, Castilla blasonaba *castillo de oro en campo de gules ó rojo* y Aragon cuatro barras ó—hablando con más propiedad heráldica—*cuatro palos ó bastones de gules en campo de oro*, esto es, idénticos colores, de manera que sin abdicacion por ninguna de las partes (21) se ofrecia

(20) Recuérdense las palabras de doña Isabel, pág. 140.

(21) El Presidente del Consistorio de los Juegos florales en 1868,

por sí misma la combinación del rojo y amarillo ú oro para continuar siendo los *colores nacionales*, y digo continuar, porque en Castilla mismo fueron de ántes predilectos, según demuestran los muchos textos citados, y además la preciada orden ó insignia de la Banda creada por Alfonso X (22) que pusieron los caballeros en los escudos y los soberanos en la moneda y en los guiones, adornada con tragantes de oro ó simplemente en campo de oro, y la que otorgó D. Juan I á las damas de Palencia por haber defendido bizarramente la ciudad estando ausentes en la guerra sus esposos y hermanos, que era de los colores que habian de elegirse en nuestros dias para las órdenes militares de San Fernando y del Mérito Naval.

La preferencia concedida á estos colores podria explicarse por la guerra feroz ó á *sangre y fuego* sostenida

---

D. Víctor Balaguer, dirigió á los poetas castellanos en su discurso las palabras siguientes, de cuya exactitud histórica se juzgará por lo inserto :

«Salut y fraternitat á vosaltres los de Castella, que en vostre pendó porteu encara, y portareu sempre, si á Deu plau, los dos colors vermell y groch, colors de la bandera antigua catalana en los bons temps de nostra patria, que en penyora d'aliança vos donaren los nostres pares.»

(22) Se ha disputado mucho si la insignia de la Banda era sólo roja ó si tenía ribetes de oro ú amarillo. Don Manuel de la Córte, que compiló las noticias contenidas en las Crónicas, sostuvo en el *Semanario pintoresco español*, t. iv, pág. 261, año 1839, que «era encarnada con sus cantos — que servian de orilla y ocupaban dos quintas partes de su ancho total — y el centro amarillo fuerte.» Lo que no admite duda es que los reyes que siguieron á D. Alfonso XI la usaron con tragantes de oro.

contra los moros conquistadores, aunque los maestros del Blason la fundan en el noble significado que tienen, á saber:

« El *rojo ó gules*, que es el primer color en heráldica, dicen simboliza: de las piedras, el rubí; de los planetas, Marte; de los *elementos*, el fuego; de los signos, Aries y Escorpion; de los dias, el mártes; de los meses, Marzo y Octubre; de los metalés, el cobre; de los árboles, el cedro; de las flores, el clavel, y de las aves, el pelícano.

» Significa: de las virtudes, la caridad; de las calidades mundanas, la valentía, la nobleza, la magnanimidad, el valor, el atrevimiento y la intrepidez, la alegría, la victoria, el ardid, la generosidad, el honor, el furor y el vencimiento con sangre.

» El *amarillo ú oro*, es tambien el primero de los metales que figuran en el Blason, y simboliza: de las piedras, el carbunco ó topacio; de los planetas, el sol; de los signos, Leo; de los dias, el domingo; de los meses, Julio; de los árboles, el cipres; de las flores, el girasol; de las aves, el gallo; de los animales, el leon, y de los peces, el delfin.

» Significa: de las virtudes, la justicia, la benignidad y la clemencia, y de las calidades mundanas, la nobleza, la caballería, las riquezas, la generosidad, el esplendor, la soberanía, el amor, la pureza, la salud, la solidez, la gravedad, la alegría, la prosperidad, la larga vida, el poder, la constancia y la eternidad (23).

---

(23) El Marqués de Avilés, t. 1, pág. 192.

Prescindiendo del oro, han considerado algunos autores que el color rojo ó de gules que predominaba en los más de los escudos de las regiones de España era el que por sí solo constituía el distintivo nacional, condensando esta opinion el *Diccionario de Autoridades* al definir la Banda por « Adorno de que comunmente usaban los oficiales militares, de diferentes especies, hechuras y colores, y que servia tambien de divisa para conocer de qué nacion era el que la traía, como *carmesí el español*, blanca el frances, etc.» El Sr. D. Antonio Cánovas del Castillo ha robustecido este dictámen con su notable opúsculo *De la escarapela roja y de las banderas y divisas usadas en España* (24) de forma que hace muy difícil el contradecirlo; hay, sin embargo, otros hechos que abogan todavía por la combinacion del amarillo.

#### IV.

Dije que las libreas de particulares y los trajes uniformes de los servidores del Estado están íntimamente relacionados con los escudos respectivos y caen bajo el dominio de la Heráldica. Acudiendo otra vez á las crónicas, relaciones y pinturas coetáneas, no será, pues, arduo tropezar con datos que sirvan igualmente de indicios para investigar con más claridad los colores de la

---

(24) Se publicó por suplemento al número 28 de *La Ilustracion Española y Americana* del año 1871, y aparte en elegante cuaderno en 4.<sup>o</sup> mayor.

predileccion de nuestros mayores. El Conde de Clonar recogió muchas noticias de esta especie al escribir la *Historia orgánica de las armas de Infantería y Caballería*, en la que consigna las siguientes:

Las primeras fuerzas organizadas de ejército permanente que como precursoras de la Guardia Civil establecieron los Reyes Católicos, las cuadrillas de la Santa Hermandad, vistieron calzas de paño encarnado y sayo de lana blanca, con cruz roja en el pecho, llevando bandera tambien blanca con cruz roja. Los colores de Castilla y de Leon, en cuyo territorio iban á prestar servicio.

Las propias calzas y sayo, aunque sin la cruz, llevaron á Italia las tropas del Gran Capitan.

Los primeros tercios creados en 1534 por el cardenal Cisneros usaron ya calzas rojas con vivos y cuchillos amarillos, combinacion de los colores de Castilla y Aragon y tambien de la órden de la Banda.

Los trajes militares del reinado del Emperador consistieron en jubon, calzas y gorra rojos acuchillados de amarillo.

En tiempo de Felipe II vistió la infantería de amarillo, con cuchillos rojos. Así está presentada en la pintura de San Quintin de la Sala de batallas del Escorial. Un cuerpo de arcabuceros á caballo, que se creó por entónces, recibió por uniforme *una hungarina con mangas perdidas de paño amarillo adornada con la cruz de Borgoña roja*.

Felipe IV suprimió las calzas acuchilladas, sustituyéndolas con gregüescos y medias calzas de lana, cuerpo de jubon con faldetas y sombrero de fieltro á la *valona*.

El jubon y gregüescos eran amarillos y las medias calzas rojas, segun una pintura que posee en Lorca el general Musso.

Cárlos II creó un regimiento de guardias de la persona, cuyo uniforme era «*justacor* de paño amarillo, llamado comunmente *casaca*, guarnecido por sus costuras con franja de la Casa Real, escaqueada de blanco y rojo (25); calzon gregüesco amarillo, media encarnada, zapato de becerro blanco con lazos rojos, corbata blanca y sombrero chambergo.» La infantería del ejército vestia de rojo y amarillo, variando los cuerpos, de forma que el que gastaba medias amarillas tenía gregüescos rojos, y al contrario, sin que se hiciera novedad hasta el año de 1707.

Los embajadores vestian el color nacional en las grandes ceremonias, por exigencia de etiqueta, segun cuenta Cabrera de Córdoba en sus *Relaciones de las cosas sucedidas en España*, y repite el Sr. Cánovas del Castillo, como sigue:

«Al presentarse el Embajador de Francia, en 25 de Marzo de 1612 al rey Felipe III, con motivo de las bodas convenidas entre las dos coronas, la infanta doña Ana de Austria estaba vestida «con saya entera de raso blanco», y al otro lado el príncipe, que fué luégo Felipe IV, «asimesmo vestido de blanco»: y que se decia que en París se habia de hacer por el embajador de España la misma demostracion á la reina y al rey, y á la prince-

---

(25) Conserváronse estas franjas como distintivo de tambores y cornetas hasta el año de 1868, que las suprimió la Revolucion.



sa de España (doña Isabel de Borbon), los cuales *habian de estar vestidos de encarnado, trocándose los colores de entre ambas coronas*. Da razon luégo Bernabé de Vivanco, en su *Historia de Felipe III*, inédita, del cambio de las dos princesas verificado en el Bidasoa, con las palabras siguientes: «Estaban (dice hablando de los asistentes á la entrega de las princesas), sobre cuatro barcas sin quilla á modo de pontones, las dos de España y las otras dos de Francia, asentando que á costa de ambos reinos se hiciese sobre ella un comedor de 32 piés de largo y 30 de ancho, con un antepecho de balaustres, uno *blanco* y otro *colorado*.» Síguense otros varios pasajes, por los cuales se ve que ostentaban en aquella ocasion ambas córtes los colores rojo y blanco, recíprocamente alternados por cortesía, ni más ni ménos que sucedió en la celebracion de los esponsales en París y Madrid; partiendo todos, reyes, cortesanos y escritores, cual de cosa á la sazón indubitada, de que el rojo era el genuino color español, al propio tiempo que el blanco era el genuino color frances.»

Don Francisco Javier de Salas, que ha tratado de este mismo asunto (26), inserta documentos oficiales de *Las embajadas célebres de los duques de Humena y de Pastrana, para la conclusion de los casamientos*, etc., describiendo la entrada del último en París, precedido de los

---

(26) Informe sobre la obra intitulada *Les Mariages espagnols sous le regne de Henri IV et la régence de Marie de Medicis*, que por encargo de la Real Academia de la Historia emite su individuo de número D. F. Javier de Salas. Madrid, 1871.

clarines españoles con cotas de armas *de tela de oro y encarnado*, de acémilas con reposteros de terciopelo *carmesí bordado de oro*, de pajes *con la librea española*, de caballeros y señores, etc. Madama la Infanta estaba vestida con *ropa encarnada bordada de oro* debajo de un dosel de terciopelo *carmesí con franjas de oro*, como se indica en el inserto anterior (27).

Las escarapelas, que fueron efectivamente rojas desde su origen, se prendian ó sujetaban al sombrero con una presilla de oro.

En la Armada dicho queda (28) que los tendales, paramentos, empavesadas, cortinas y parasoles se usaban de brocado de oro y seda carmesí, ó de damasco carmesí con galon y flecadura de oro en las galeras reales, y de cotonia *teñido el un paño colorado y el otro amarillo* en las sencillas, vistiendo los remeros de la primera de damasco carmesí, y de paño rojo los de las otras. En la ordenanza de galeras dictada por D. José Patiño en 1728 (29) se mantiene la costumbre haciéndola extensiva á los soldados.

»El vestuario de éstos, dice, consistirá en una cascaca, chupa y calzones de paño colorado con vueltas y for-

---

(27) Nuestros historiadores dan noticia de otro caso anterior de galantería semejante, en el año de 1554. El día del casamiento del príncipe D. Felipe, despues Felipe II, con la reina María de Inglaterra, asistió á la ceremonia una compañía de arqueros ingleses vestidos éstos *con túnicas de paño amarillo rayadas de terciopelo carmesí*.

(28) Disquisicion quinta.

(29) *Coleccion de Vargas Ponce*, Leg. de Galeras, núm. 106.

ro azul y botones de cobre dorado, calzones de lienzo, un par de medias azules, un sombrero bordado de un galon color de oro, un cinturon, una espada, una birretina y una bolsa granadera.

» Los guardas de estandarte — personas de distincion nombradas por el Rey en la misma conformidad que los cadetes y guardias marinas de navío y bajo las mismas circunstancias de nobleza que habian de justificar — casaca de paño fino rojo con vuelta de paño azul ojalada de pequeños ojales de oro hasta la cintura, de ambos lados, y á la mitad de la cintura tres alamares de oro en cada lado, y atras, en la abertura, otros tres. En los golpes del bolsillo tres ojales de oro, y en cada una de las mangas, á la divisa, otros tres, con los botones de oro correspondientes. La chupa, de paño azul fino con ojales de oro solo á un lado y al otro botones de lo mismo. Los calzones de grana, del paño de la casaca: medias rojas de Inglaterra y sombrero de medio castor.»

Los colores del vestuario de la chusma se trocaron en alguna ocasion solemne como en la del casamiento de otra doña Ana de Austria (30).

---

(30) *Real aparato y suntuoso recibimiento con que Madrid recibió á la serenísima reina doña Ana de Austria viniendo á ella nuevamente despues de celebradas sus felicisimas bodas.* Compuesta por el maestro Juan Lopez de Hoyos, Madrid, 1572.

«..... al fin del Prado, con grandísima brevedad y diligencia se hizo, en espacio de diez dias, un estanque de más de quinientos piés de largo y ochenta de ancho, con buena profundidad. A un lado del Prado, á mano izquierda por la Parte superior de la parte de Sant Hierónimo, se hizo un castillo muy formado con cua-

## V.

Acabada la guerra de sucesion, mostró Felipe V gran empeño en organizar el ejército permanente, separando los servicios de los varios institutos, que hasta entónces

tro rebellines á las esquinas. Del medio se levantaba una torre que llaman del Homenaje; éste, muy poblado de artillería; su planta fué á la orilla del estanque, que parecia el agua batir la muralla. Representaba una muy formada fortaleza, y en la artillería y disposicion parecia á Argel. Armáronse ocho galeras en tan poco tiempo, que en ocho dias se echaron al agua, que no es mediano argumento de la diligencia, suntuosos gastos y copia de artifices que en ello se ocupó. Pareció bien la industria de Juan Baptista, extranjero, así en esto como en la arquitectura de los arcos. Cada galera llevaba seis remeros con ropillas y bonetes azules y zaragüelles, hasta en piés encadenados, y en cada una un muy diligente cómitre, haciéndolos bogar. Llevaba cada galera veinte soldados de pelea bravamente aderezados; cuatro tiros en cada una, con gran número y cantidad de cohetes. Llevaban las galeras en mástiles y antenas banderas de tafetan carmesí, y en la Capitana las armas reales, trompetas y músicas, que parecia armada copiosa y muy á punto de guerra. Junto á este estanque se hizo un cadahalso, á manera de trono, de muy gran majestad, que tenia catorce gradas en contorno para que sin confusion, por una parte se pudiera subir á besar las manos á S. M., y por la otra bajar.

» Llegada S. M., descendió del coche con el príncipe Alberto de Austria, y subiendo al cadahalso y sentada en su trono se le hizo la salva y batería al castillo con gran alarido de los moros, que en efecto pareció un prelio naval que antiguamente los emperadores romanos en estas fiestas, regocijos y triunfos solian representar. Aunque en éste no será atrevimiento decir que fué más estruendo por la artillería y pólvora con que se representó, batien-

habian estado confundidos, creando las carreras ó cuerpos especiales, y estableciendo la uniformidad en divisas y vestuarios. En decreto de Febrero de 1707, que trata de estos particulares, escribió:

«Y es mi voluntad que cada cuerpo traiga la bandera coronela blanca con la cruz de Borgoña, segun estilo de mis tropas — las vencedoras — á que he mandado añadir dos castillos y dos leones repartidos en los cuatro blancos, y cuatro coronas que cierren las puntas de las aspás.»

El Animoso proscribía por esta disposicion los colores españoles que tuvo enfrente durante la lucha, sustituyéndolos con el de la Casa de Borbon, que su abuelo Luis XIV habia adoptado igualmente para la bandera y escarapela nacional de Francia. Como consecuencia natural, dió uniformes blancos á las tropas, que conservaron sus sucesores hasta la proclamacion de Carlos VI en 1788 (31), y que valieron al soldado el calificativo vul-

---

do del castillo las galeras por el agua con mucha música y artillería, la infantería por la parte de tierra y hizo un tan animoso asalto que en poco tiempo pusieron sus banderas en la torre más alta del castillo, aunque él se defendió con su artillería, y el número de turcos y de moros que en él había era grande, la grito y alaridos, ingenios de pólvora y alcanciazos fueron tan furiosos que cayeron muchos soldados de la muralla.

»Fue esta muy soberbia batalla que á testimonio de todos los extranjeros afirmaban no haber visto más formado campo, ni que con tanta destreza hubiese representado este acto militar.»

(31) En la biblioteca particular de S. M. el Rey existió un curioso manuscrito que se titula *Teatro militare in cui si rappresentano distintamente le divise ed uniformi delle truppe della Reale*

gar de *blanquillo*. La cruz de Borgoña que ponía en las banderas, dice el Marqués de Ávilés que se adoptó en España por la batalla de Baeza, ganada á los moros en 1227 el día de San Andrés, por ser la forma de dicha cruz la del instrumento del martirio del Santo Apóstol; mas el nombre mismo indica que su introducción debió tener origen más bien en el casamiento del duque de Borgoña, D. Felipe *el Hermoso*, con doña Juana. De esta opinión es Lechuga (32), por ser San Andrés el patron de Borgoña.

En la ordenanza de galeras de 1728 se determinó que cuando el batallón de éstas hiciera servicio en tierra, usá-ra «la bandera del comandante blanca con las armas del Rey, y á las cuatro esquinas cuatro ferros (rezones), y las demas blancas con la cruz de Borgoña, y á las cuatro esquinas los ferros, distinción que se hizo general en una circular expedida por el inspector de Milicias D. Joseph Antonio Tineo en 1734, ordenando que «cada regimiento habia de tener tres banderas, todas de tafetan blanco, la coronela con el escudo de Armas Reales en el centro y las otras dos con la cruz de Borgoña, y en los cuatro es-

---

*Casa di Borbone in Spagna, Italia é Francia.* El autor, marqués D. Alfonso Taccoli, dedicó este trabajo al rey Carlos III en 1760, pintando, á continuación del texto, los uniformes de todos los cuerpos, incluso los de la guardia Real. Los del ejército vestían calzon y casaca de paño blanco, ésta con bocamangas de distintos colores, en que consistía la distinción de los cuerpos: polaina blanca á la Federica; bandolera y cinturón de ante, y sombrero de candil galoneado de blanco.

(32) *Maestro de Campo general*, pág. 85.

tremos de ella las armas de la provincia, y el rótulo del nombre de ésta en lo alto.»

En los buques de la Armada Real se hizo tambien alteracion por Real órden, de muy pocos conocida, que copio :

«Teniendo el Rey resuelto que el cuerpo de navíos de la Armada se divida en tres escuadras, y que cada una de ellas tenga su puerto en un Departamento de los tres establecidos en España, como son Cádiz, Ferrol y Cartagena, ha deliberado S. M. para que cada una de estas divisiones se conozca por las banderas é insignias de que han de usar, lleven todos los navíos de cualquiera de las tres referidas escuadras los pabellones ó banderas largas de popa blancas con el escudo de las armas Reales en la forma que se practica. Los navíos que se armasen en Cádiz, usarán en las insignias de banderas cuadras, cornetas, rabos de gallo, gallardetes, banderas de proa, de botes, de lanchas, sobre blanco el referido escudo de Armas Reales. Los navíos que se armasen en el Ferrol, usarán en todas las referidas insignias y banderas de proa, de botes y lanchas, de la cruz de Borgoña sobre blanco con cuatro anclas en los extremos del cuadrado que forma la referida cruz. Los navíos que se armasen en Cartagena, usarán en las mencionadas insignias y banderas de proa de botes y lanchas, sobre color morado el escudo de Armas Reales sencillo de castillo y leones, conforme al dibujo que se volvió aprobado á V. S. con las mismas, y cuatro anclas á los extremos. En esta inteligencia manda S. M. que haciendo V. S. notoria ésta Real deliberacion para que llegue á noticia de todos los oficiales generales y par-

ticulares de la Armada, y pasando copias certificadas de esta Real orden á los Ministros de los Departamentos del Ferrol y Cartagena, disponga V. S. se haga un proporcionado número de las referidas banderas, tanto para los navíos que se armasen en ese puerto, como para las que haya que remitir á los del Ferrol y Cartagena. Dios guarde á V. S. muchos años como deseo. Sevilla, 20 de Enero de 1732.—Don Josef Patiño.—Sr. D. Salvador de Olivares.»

Las guerras que en esta época ocurrieron dieron á conocer los inconvenientes que tenía un distintivo nacional que solo en los cuarteles del escudo se diferenciaba de los de Francia, Nápoles, Toscana, Parma y otros estados regidos por la Casa de Borbon, que no siempre mantenian entre sí la buena armonía de familia. Por ser blancas sus respectivas banderas sucedian incidentes desagradables, no distinguiéndose en la mar los amigos de los enemigos hasta encontrarse á muy cortas distancias, y tanto se repitieron las ocurrencias de esta especie, que hubo de reconocerse la necesidad de adoptar otra enseña más visible. Doce modelos se presentaron por el Ministerio de Marina á la eleccion del rey Cárlos III, en once de los cuales predominaba el color rojo, y el soberano, que sin duda recordaba los que mejor simbolizan las glorias españolas, tuvo el buen criterio de no elegir ninguno de los signos de personalidad ó de abolengo, que son perecederos, fijándose en los tradicionales de la nacion, que debieran durar tanto como ella. El Real decreto de trasformacion, dice así:

«Para evitar los inconvenientes y perjuicios que ha



hecho ver la experiencia puede ocasionar la bandera nacional de que usa mi Armada naval y demas embarcaciones españolas, equivocándose á largas distancias ó con vientos calmosos con las de otras naciones, he resuelto que en adelante usen mis buques de guerra de bandera dividida á lo largo en tres listas, de las que la alta y la baja sean encarnadas y del ancho cada una de la cuarta parte del total, y la de en medio amarilla, colocándose en ésta el escudo de mis Reales Armas reducido á los dos cuarteles de Castilla y Leon con la corona Real encima, y el gallardete con las mismas tres listas y el escudo á lo largo, sobre cuadrado amarillo, en la parte superior. Y que las demas embarcaciones usen, sin escudo, los mismos colores, debiendo ser la lista de en medio amarilla y del ancho de la tercera parte de la bandera, y cada una de las restantes partes dividida en dos listas iguales encarnada y amarilla alternativamente, todo con arreglo al adjunto diseño. No podrá usarse de otros pabellones en los mares del Norte, por lo respectivo á Europa, hasta el paralelo de Tenerife, en el Océano, y en el Mediterraneo, desde primero del año de mil setecientos ochenta y seis: en la América septentrional, desde principio de Julio siguiente; y en los demas mares, desde primero del año de mil setecientos ochenta y siete. Tendréislo entendido para su cumplimiento.—Señalado de mano de S. M. en Aranjuez, á veintiocho de Mayo de mil setecientos ochenta y cinco.—A D. Antonio Valdés.»

A pesar de este Decreto, porque en la milicia terrestre no se tocáran los inconvenientes que lo motivaban, ó por otras causas desconocidas, continuaron los regimientos

jurando la bandera blanca, en la que se permitian ciertas libertades contrarias á la uniformidad y á la altísima significacion del emblema. En el efimero reinado de José Napoleon se alteró la forma del escudo, pero se mantuvo el color blanco (33). Hé aquí su decreto:

«Don Josef Napoleon, por la gracia de Dios y de la Constitucion del Estado Rey de las Españas y de las Indias. Hemos decretado y decretamos lo siguiente:

» Artículo 1.º Las armas de la Corona en adelante constarán de un escudo dividido en seis cuarteles, el primero de los cuales será el de Castilla; el segundo el de Leon; el tercero el de Aragon; el cuarto el de Navarra; el quinto el de Granada y el sexto el de las Indias, representando éste, segun la antigua costumbre por los dos globos y dos columnas; y en el centro de todos estos cuarteles se sobrepondrá por escudete el águila que distingue á nuestra Imperial y Real familia.

» Art. 2.º Todos nuestros Ministros, cada uno en la parte que le toca, estando enterados de esta disposicion, se arreglarán á ella y cuidarán de su ejecucion. Dado en Vitoria á 12 de Julio de 1808.—Yo el Rey.—Por Su Majestad, su Ministro de Estado, Mariano Luis de Urquijo.»

En 1820, época de grandes innovaciones, el Gobierno, penetrado de la necesidad y conveniencia, segun di-

---

(33) En el Museo naval se conserva una de sus banderas que perteneció al sexto regimiento de línea hispano-frances y fué conquistada en accion de guerra en la Serranía de Ronda por el Jefe de escuadra D. José Serrano Valdenegro.

jo, de variar las insignias militares, presentó en las Cortes un proyecto para disminuir las dimensiones excesivas de las banderas y estandartes, variando los colores, *que no convenian con los del pabellon nacional*, y sus jerglíficos « que habian llegado á ser insignificantes, ó por lo ménos, poco inteligibles para los que carecen del conocimiento de su origen. » A los modelos de las banderas acompañaba el de un leon de bronce para concederlo como premio á los cuerpos que se distinguiesen.

Las Cortes se prendaron de esta última novedad, que imitaba á las águilas francesas y modificando el proyecto del Gobierno decidieron que el leon sustituyera en absoluto á las banderas. Los cuerpos de línea y ligeros y los de la Milicia Nacional querian que se distinguieran con lazos y *grimpolones* ó corbatas en el asta en que los leones se colocaban, siendo objeto del debate la eleccion de los colores de dichos lazos. Los partidos políticos que se disputaban el poder habian adoptado por entonces distintivos que ostentaban en el traje y que habian sido invencion de las sociedades secretas. Los *francmasones* usaban el verde, y el morado los *comuneros*, y uno y otro color tuvo sostenedores en la Cámara de representantes de la Nacion que iba á subrogar el símbolo de union de los españoles por los ideados para desunirlos. En la discusion sucumbió el morado, votándose en la sesion de 1.º de Noviembre la resolución como sigue:

« Artículo 1.º Los cuerpos del ejército permanente y Milicia Nacional usarán en adelante, en lugar de las banderas y estandartes que en el dia tienen, la insignia

de un leon de bronce en la forma y con las diferencias que para las distintas armas prescriben los artículos siguientes.

» Art. 2.º Cada batallon de infantería de linea tendrá por insignia un leon dorado de diez pulgadas de largo y altura correspondiente, el que estará colocado sobre un pedestal sostenido por una bomba que apoyará en un zócalo proporcionado, todo en la forma que el modelo presentado por el Gobierno. El leon estará de pié, asegurando con el brazo dicho levantado el libro de la Constitucion cerrado y puesto de modo que apoyando en el pedestal y en la garra del leon por sus menores lados presente al frente una de las superficies planas. Esta insignia se colocará en el extremo de un asta cuya longitud será de ocho piés de Búrgos y su diámetro de una pulgada y cuatro líneas. En la parte superior del asta y el remate del zócalo que habrá por bajo de la bomba que sostenga el pedestal, se sujetarán con un lazo de color encarnado y que guarnezca toda la circunferencia del asta en aquella parte, dos grimpolones del pabellon nacional, de cuatro piés de longitud y seis pulgadas de anchura.

» Art. 3.º La insignia de los batallones de infantería ligera será un leon de bronce de las mismas dimensiones, y sin otra diferencia en todo lo demas que la de que el lazo sea verde y los grimpolones de tres piés de longitud.

» Art. 4.º En la caballería de línea será el leon como el de la infantería de la misma clase, pero la longitud de los grimpolones de dos piés de largo y el asta de nueve, comprendido el regaton.

» Art. 5.º En la caballería ligera será el leon y lazo

como en la infantería de la misma clase y la longitud de los grimpolones y asta como en la caballería de línea.

» Art. 6.º Los cuerpos de la Guardia Real, según el arma á que correspondan, así como los de artillería, zapadores y marina, usarán las mismas insignias que los demas cuerpos del ejército.

» Art. 7.º Los batallones de Milicia Nacional activa tendrán la misma insignia que los de infantería de línea y ligeros respectivamente.

. . . . . »

Esta disposición se circuló por Decreto de 9 de Noviembre del mismo año, dejando subsistir en los buques y las plazas el pabellon de Carlos III, y duró hasta la reaccion de 1823, que volvió las cosas á su anterior estado.

Nuevas alteraciones políticas hicieron renacer el prurito de la novedad en los años de 1840 al 43, siendo tantas y tan arbitrarias las introducidas en las banderas, que los mismos hombres del partido dominante creyeron necesario poner correctivo con determinacion oficial que decia:

« Siendo la bandera nacional el verdadero símbolo de la Monarquía española, ha llamado la atención del Gobierno la diferencia que existe entre aquella y las particulares de los cuerpos del ejército. Tan notable diferencia trae su origen del que tuvo cada uno de esos mismos cuerpos, porque formados bajo la dominacion é influjo de los diversos reinos, provincias ó pueblos en que estaba antiguamente dividida la España, cada cual adoptó los colores ó blasones de aquel que le daba nombre.

La unidad de la Monarquía española y la actual organización del ejército y demás dependencias del Estado exigen imperiosamente desaparezcan todas las diferencias que hasta ahora han subsistido sin otro fundamento que el recuerdo de esa división local, perdido desde bien lejanos tiempos.

» Por tanto, el Gobierno Provisional, en nombre de S. M. la reina Doña Isabel II, ha venido en decretar lo siguiente:

» Artículo 1.º Las banderas y estandartes de todos los cuerpos é institutos que componen el Ejército, la Armada y la Milicia Nacional, serán iguales en colores á la bandera de guerra española, y colocados éstos por el mismo orden que lo están en ella.

» Art. 2.º Los cuerpos que por privilegio ú otra circunstancia llevan hoy *el pendon morado de Castilla*, usarán en las nuevas banderas una corbata del mismo color morado y del ancho de las de San Fernando, única diferencia que habrá entre todas las banderas del ejército, á excepcion de las condecoraciones militares que hayan ganado ó en lo sucesivo ganaren.

» Art. 3.º Alrededor del escudo de armas Reales, que estará colocado en el centro de dichas banderas y estandartes, habrá una leyenda que expresará el arma, número y batallón del regimiento.

» Art. 4.º Las escarapelas que en lo sucesivo usen los que por su categoría ó empleo deben llevarlas, cualquiera que sea la clase á que pertenezcan, serán de los mismos colores que las expresadas banderas.

» Art. 5.º Los adjuntos modelos se circularán por to-

dos los Ministerios ó sus respectivas dependencias, para que por todos los individuos del Estado sean conocidas y observadas las disposiciones contenidas en este decreto. Dado en Madrid á 13 de Octubre de 1843.»

Respecto á corbatas de las banderas y estandartes, previene la Ordenanza del Ejército, tit. 1, trat. 1, artículo 8.º, que *que han de ser encarnadas*.

En el bienio de 1854 al 56 se olvidó un tanto esta disposicion al organizarse los batallones de Milicia Nacional, que por lo general son poco afectos á la disciplina y á la uniformidad, más todo ello fué poca cosa comparando las ocurrencias de tal período con las de la revolucion de 1868. Despertóse con ella un espíritu hostil á todo lo tradicional, y apasionado de toda especie de novedades. El vulgo ignorante pidió primero que desapareciera de la bandera el escudo con el castillo y el leon; despues que desaparecieran tambien y se cambiaran los colores, *en raxon á ser la enseña usada símbolo de la dinastía destronada*; por último, que se adaptára bandera tricolor morada, blanca y roja, cual convenia á la generalidad de las opiniones republicanas (34).

---

(34) Así lo sostuvieron los periódicos de estas ideas, por el afan sempiterno de mirar hácia Francia por un prisma mezquino. Tambien dijeron que una Comision del Ayuntamiento popular de Madrid, compuesta de los Sres. D. Manuel María José de Galdo, D. Angel Fernandez de los Rios y D. Manuel Prieto y Prieto habia presentado una proposición á las Córtes Constituyentes para que adoptasen por bandera nacional la tricolor roja, amarilla y morada, conforme con la faja de estos colores, que el mismo Ayuntamiento habia determinado para distintivo de sus Con-

El Gobierno Provisional consintió en que el escudo de los castillos y leones fuese borrado, y determinó por de pronto que en el de la Nación figurasen los cuarteles de Castilla, Leon, Aragon, Navarra y Granada, entre las columnas de Hércules y bajo corona mural, tal como se ve en las monedas acuñadas por entónces; pero esta concesion estuvo muy léjos de satisfacer á los descontentos: armadas las fuerzas populares, cada jefe de batallon, de compañía y áun de peloton elegia á su gusto los colores, figuras y leyendas, y así al presenciar alguna de las solemnes formaciones en que los Voluntarios de la Libertad cubrian con su imponente fila los paseos del Prado, de Atocha y de Recoletos, se diria como en los tiempos del poema de Alfonso Onceno, que cada uno de los *omes de grant guisa de Castiella*, y los adalides, y las villas, y las ciudades alzaban pendon propio. No faltó quien resucitára al leon de bronce dorado con las cintas verdes, pero hay que consignar que la reminiscencia fué exigua; el morado estuvo más de moda, hasta que los

---

cejales y segun estilo tambien francés. La bandera tricolor nada tiene, sin embargo, que ver con la República francesa. Bouillet, *Diccionario Universal des sciences des lettres et des arts*, Paris, 1864, art. *Drapeau*, dice que la bandera francesa fué unas veces azul y otras roja, hasta que Luis XIV adoptó la blanca. En 1789, para señalar la buena inteligencia entre el Rey y la ciudad de Paris, se unió al color blanco, que era del primero, el rojo y el azul de la segunda. En la restauracion se hizo símbolo político al restablecer la bandera blanca y ya considerado como particular de la dinastía lo subrogó Luis Felipe en 1830 por el tricolor. La más antigua de las repúblicas modernas de Europa, Suiza, usa bandera roja con cruz blanca.



cantones del Ferrol, precursores de los de Cartagena, dieron el tono en punto á imitaciones, arrinconando las antiguallas y dando al viento la bandera roja de la *Commune* de París.

La escarapela tambien fué tildada por los revolucionarios, y vino á modificarse en 1871, aunque en sentido contrario á las aspiraciones de los cantones, toda vez que de roja que era se matizó con una lista amarilla, como en 1843 habia sucedido. Este fué el motivo del interesante opúsculo citado del Sr. D. Antonio Cánovas del Castillo.

En 23 de Mayo de 1872, y á consecuencia de la eleccion del Duque de Aosta para la Corona de España, se decretó que el escudete que anteriormente habian llenado las flores de lis de la Casa de Borbon, se adornára con la cruz roja de Saboya en los escudos Reales, pero sin hacer variacion en los de las banderas nacionales que no tienen más que los dos cuarteles de Castilla y de Leon. En el período republicano estuvo en dudas y consultas la nueva alteracion que habria de hacerse, y no volvió á dictarse en el particular disposicion oficial hasta que apareció en la *Gaceta* la que rige desde el 6 de Enero de 1875. Dice:

«Proclamado Rey de España D. Alfonso XII por el voto unánime de la Nacion y del Ejército, natural es que se restablezca el escudo real en las banderas y estandartes de mar y tierra, en la moneda, en los timbres y donde quiera que se ostentasen por ley ó costumbre sus gloriosos blasones, ántes que en parte los hicieran desaparecer las pasadas discordias. Inútil sería detenerse á jus-

tificar una disposición tan claramente reclamada por las nuevas circunstancias en que el país se encuentra, y tan de acuerdo sin duda con los votos de los españoles, deseosos de devolver á la institución monárquica su antiguo y necesario prestigio y sus símbolos históricos.

» El restablecimiento del antiguo escudo de la Monarquía española es consecuencia indeclinable de la proclamación del Rey D. Alfonso; y por tanto, el Ministerio-Regencia ha tenido á bien decretar lo siguiente:

» Artículo 1.º La corona Real y el escudo de armas de la Monarquía española, en la forma y con los emblemas que tuvo hasta el 29 de Setiembre de 1868, se restablecerá desde la fecha del presente decreto en las banderas y estandartes del Ejército y la Armada, así como en la moneda, en los sellos y documentos oficiales, y en todos los casos anteriormente sancionados por ley ó costumbre.

» Art. 2.º Los diversos Ministerios cuidarán del puntual cumplimiento del presente decreto.

Firmado.—ANTONIO CÁNOVAS DEL CASTILLO.»

## VI.

La costumbre de depositar en los templos las banderas cogidas al enemigo, y aún las propias, al disolverse las huestes á que sirvieron de guía, ofreciendo al Dispensador de las victorias los más nobles trofeos de éstas, es antiquísima en España, y por ella se conservan en Leon, en Granada, Valencia, Zamora, Tenerife y muchas

otras poblaciones, ejemplares que hoy reúnen á la veneranda memoria de las glorias que representan la condicion de monumentos de la indumentaria. En la capital de España era el santuario de Atocha el designado para guardar las banderas, segun reglas confirmadas en orden de 13 de Octubre de 1843, hasta que por otra de 7 de Febrero de 1858 se determinó, como medida de generalidad, «que las banderas de los regimientos que se deterioren por el mucho servicio se remitan al Museo de Artillería, y que el santuario de Atocha no contenga más que los trofeos que representen glorias nacionales, esto es, las insignias cogidas al enemigo y las que se inutilicen á los cuerpos del Ejército en los campos de batalla.»

Por consecuencia de estas órdenes son muchas las banderas que se guardan en ambos depósitos, pero no son únicos: en la Armería Real, en otros museos y en las capitales de provincia, ó mejor de los antiguos reinos, se conservan otras banderas que no son, por cierto, de las ménos interesantes en la historia militar de España. Un Catálogo descriptivo y razonado en que á todas ellas se agregáran las notadas por los cronistas, sería obra muy curiosa y que probaria la ineficacia de las disposiciones dictadas para conseguir la uniformidad de estos distintivos en España, aunque para esto último basta citar unas pocas de las que están á la vista del público.

En los trofeos de la Armería Real hay banderas cogidas en el combate de Lepanto y en otros contra persas y turcos, ingleses, franceses, alemanes é italianos: hay

banderas coronelas y estandartes de los regimientos españoles de línea y de provinciales, y algunas del Archiduque que, en la guerra de Sucesion, al empezar el siglo XVIII, se hacía llamar Cárlos III, que por cierto son blancas con la cruz roja de Borgoña, como las de su émulo Felipe V. Las más notables como ejemplares raros son :

Número 2.271. Bandera amarilla, blanca y azul, con escudo de Aragon en el centro. Perteneció al regimiento de infantería de Aragon, creado en 1711.

Núm. 2.302. Bandera con armas reales y los colores negro, amarillo, azul y encarnado. No se conoce su historia.

Núm. 2.303. Bandera blanca con cruz de Borgoña y cuatro escudos azules. Se cree perteneció al regimiento de Nápoles en el reinado de Felipe V.

Núm. 2.159. Estandarte de los Guardias de Corps. Fondo de damasco carmesí: en un lado escudo de armas reales y la leyenda MARÍA CRISTINA DE BORBON PREMIA LA LEALTAD. En el opuesto cifra de los Reyes Fernando y Cristina, y el lema VALOR Y LEALTAD SERÁ SIEMPRE NUESTRA DIVISA.

En el Museo Naval están las banderas de los antiguos regimientos de artillería é infantería de Marina, que son de seda carmesí con cruz roja de Borgoña y escudo de armas reales.

En el Museo de Artillería se cuentan ciento noventa y cinco banderas blancas, ocho moradas, ocho amarillas y encarnadas y seis estandartes de este color. Los ejemplares más notables son:

Número 2.639. Pendon de seda blanca con dos puntas largas y dos fajas rojas. En el centro un leon y un castillo de dibujo grosero. Supónese del siglo xv, y por tradicion se sabe que, cuando el alzamiento del principado de Astúrias en 1808 contra la invasion extranjera, fué sacado de una iglesia en que estaba colgado, para que sirviese de enseña en la guerra que se comenzaba, y se le cosió una estampa en seda de la Virgen de Ponferrada.

Número 2.573. Estandarte del primer escudron de artillería. Es de terciopelo negro con fleco de oro: en el centro el escudo de armas reales por un lado y el del arma de artillería por el otro.

Números 2.603 y 2.626. Banderas de la legion auxiliar inglesa organizada durante la guerra civil de los siete años. Son amarillas y encarnadas con el escudo de armas reales en el centro y el lema LEGION BRITÁNICA.

Número 2.638. Bandera tomada á los carlistas en el castillo de Morella en 1840. Es de seda negra con una calavera blanca y dos canillas cruzadas por debajo, y á los lados un sable y una palma tambien blancos.

Número 2.643. Bandera coronela del primer regimiento infantería Voluntarios de Navarra, entregada por las tropas del Pretendiente en los campos de Vergara, á consecuencia del Convenio. Es de seda blanca con el escudo de armas Reales y en los cuatro ángulos el escudo de Navarra.

Número 19. Bandera blanca con escudo de armas Reales, en el centro y en las puntas otros cuatro con leon de oro apoyada la garra derecha sobre escudito de plata con

la cruz de Santiago. Alrededor el lema. TERCER BATALLON VETERANO DE LA REPÚBLICA DE VENEZUELA.

El *Teatro militare* de Taccoli (35) pinta las banderas de todos los cuerpos durante el reinado de Carlos III: hé aquí las de la Guardia Real para complemento de esta relacion.

*Compañía española de Guardias de Corps.* Bandera encarnada con orla y bordados de plata. En el fondo sembrados castillos, leones y flores de lis de oro: en el centro un paisaje alumbrado por el sol radiante y la leyenda arriba *Sol vit formidine terras.*

*Compañía flamenca de Reales guardias.* Igual en un todo á la anterior, pero con fondo de seda amarilla.

*Compañía italiana.* Igual á las anteriores, pero con fondo de seda verde.

*Guardia española de infantería.* Bandera coronela, carmesí, sembrada de flores de lis de oro. Las otras banderas blancas con cruz de Borgoña y armas Reales en el centro.

*Guardia valona.* Bandera coronela, blanca, con cruz de Borgoña y armas Reales en el centro. Las otras banderas azules con cruz de Borgoña y armas reales.

*Guardia italiana de infantería.* Bandera coronela, roja, sembrada de flores de lis de oro. Las otras banderas blancas con armas Reales en el centro.

*Guardia suiza.* Bandera coronela, morada, sembrada de flores de lis de oro. Las otras banderas blancas con armas Reales.

---

(35) Véase pág. 269.

Tan rica variedad acredita que el Decreto de Felipe V tendria acatamiento, pero no obediencia, como despues ha sucedido con el de 13 de Octubre de 1843. Todavía hoy existen Cuerpos que alegando privilegios ilusorios y poniendo en juego subterfugios, se hacen excepcion en la milicia española formando bajo una bandera que no es la de la Nacion, con la cual rinden tributo á la flaqueza humana afanosa de diferencias visibles. Los artilleros, los ingenieros, los marinos y los veteranos de la Milicia Nacional que se envanecen con la bandera morada en que campea el escudo Real, saben muy bien que los privilegios que no son odiosos son los que consisten en atesorar mayor suma de ciencia, de ilustracion, de valor colectivo, de disciplina, en una palabra, de todas las virtudes cívicas y militares, y que cualquiera que sean los colores de las insignias, es la más hermosa de todas la que esté inmaculada. Por ello debieran cambiar espontáneamente las enseñas de sus regimientos por la única que á todas luces conviene que sea la que guie á todos los españoles en tierra y mar.

Hay en el uso y afeccion á la bandera morada un concepto erróneo que ha servido para prolongar su existencia. Dicen que el morado es el color del pendon de Castilla ; lo repite con toda la formalidad de un documento oficial el Decreto tantas veces citado de 13 de Octubre de 1843, y porque con la misma exactitud histórica sostienen unos que simboliza á la Casa Real y propalan otros que, como enseña de Padilla y de las Comunidades, es signo de libertad, se da el caso raro de darlo al viento por aristócrata y por popular al tiempo mismo, como se

vió en el año de 1868. El que haya tenido paciencia para leer la Disquisicion quinta, y para continuar hasta aquí, tendrá conviccion de que Castilla, ni como reino separado, ni despues de unirse á los de Leon y Aragon, tuvo nunca ni usó pendon morado. El punto merece, sin embargo, mayor ilustracion, y como quiera que se alude, segun va dicho, á las insignias de los reyes, no es ocioso buscar lo que la Historia dice.

Aunque por las reglas del Blason los soberanos, como cualquiera hidalgo, pueden llevar en el escudo propio los cuarteles heredados de su linaje, y aunque fué comun en la Edad de Oro cambiarlos frecuentemente y por capricho, ora para recuerdo de hazañas y aventuras, ora para significar empresas que se acometian, los Reyes de Castilla tuvieron predileccion especialísima por el pendon de la Banda, y lo llevaron igualmente los Reyes de España hasta el Emperador Cárlos V inclusive (36).

El mismo Rey D. Juan, que en la pintura de la batalla

---

(36) Lo llevaron asimismo los reyes moros de Granada, por deferencia, segun dice Hurtado de Mendoza, *Guerras de Granada*, pág. 119, en esta forma :

«Cuando el Santo Rey D. Fernando III vino sobre Sevilla, hallóse con mucha caballería Mahomet Alhamar, que quiere decir el Bermejo, rey de Granada, á servir en aquella empresa, por haberle ayudado el rey D. Fernando á tomar el Reino. Parecióle autoridad el uso de Guion, agradecimiento y honra poner en él la color y Banda que traen los Reyes de Castilla: armóle caballero el Rey el día que entró en Sevilla, dióle el estandarte por armas para él y los que fuesen reyes de Granada, la Banda de oro en campo rojo con dos cabezas de sierpes á los cabos (tragantes), segun lo traen en su Guion los Reyes de Castilla: añadió él las letras azules que dicen: *No hay otro vencedor que Dios.*»



de la Higuieruela va acompañado del estandarte rojo y blanco de los castillos y leones, según queda enunciado, lleva en la hueste el Guion de la Banda.

El Cronista de Indias, Herrera, *Dec.* 1, lib., VII, capítulo II, apunta que el rey D. Fernando el Católico — nótese bien — «concedió á la isla Española por armas un escudo colorado con una banda blanca, atravesada, con dos cabezas de dragones dorados, en campo colorado, *de la misma manera que él la traía en su Guion Real.*

Gonzalo Fernandez de Oviedo, *Libro de la Cámara Real del Príncipe D. Juan*, define el Guion Real como *una bandera cuadrada con la divisa de la Banda Real de Castilla*, y lo dibuja en el márgen del libro, sin olvidar los tragantes de oro ó cabezas de sierpe.

El Cronista portugués Fernan Lopes, tratando de la batalla de Aljubarrota, dice que fué derribada la bandera Real y *el pendon de la divisa* ó de la Banda, y más adelante añade:

«Entre las nobles cosas que en esta batalla se hallaron de mucha valía y mucho placer, fueron las banderas y pendones del Rey de Castilla y de los señores y capitanes que iban en su compañía, de los cuales traía cuatro de sus respectivas armas, que son castillos y leones, y las de Portugal mezcladas con ellas por medio de la bandera, contra el cabo, y esto porque se llamaba Rey de ambos países, y éstas fueron halladas en su equipaje, y estas cuatro banderas, con la otra que se tomó en la batalla, las mandó el Rey á Lisboa, y además dos *balsoes* (estandartes) del Rey, también de su divisa, cuyo campo era verde y en el medio un falcon que tenía en

las manos un buen mote en lengua francesa, que decia EM BOM POSTO, y otro era todo lleno de barras de oro y otro de plata, y decian algunos que lo sabian, que aquello queria significar que el Rey era señor de dos reinos, el oro por Castilla y la plata por Portugal» (37).

Una relacion contemporánea de la revista que pasó á sus tropas en Barcelona el Emperador Cárlos V el año de 1535, ántes de embarcarse para la expedicion de Túnez (38) ofrece otros ejemplos de banderas de circunstancias. « Cuando todos hubieron pasado hácia la mar, dice, S. M. se dirigió á ellos, y en altas voces les dijo: Señores, pues es así que habeis determinado pasar con esta nuestra armada, ved aquí la imágen del que ha de ser el capitan general nuestro, el cual por nosotros quiso morir. Por esto es de razon, que por defensa de la Santa Fe Católica, nosotros nos ofrezcamos á morir, si fuese menester. Diciendo estas palabras, con sus imperiales manos desplegó una solemne bandera, en la cual estaba pintada una imágen de nuestro Señor Jesu-Christo crucificado (39) y en la otra banda las columnas con

(37) C. XIMENEZ DE SANDOVAL, *Batalla de Aljubarrota*.

(38) La copia D. Antonio Capmany, *Ordenanzas de las armadas navales de la Corona de Aragon*. Apéndice, pág. 44.

(39) El poema de Alfonso Onceno habla de la misma invencion en aquél tiempo:

«E vieron en vna vara  
Vn muy fermoso pendon,  
Vn crucificio y estaua  
Fegurado noblemiente  
E á todos semejava  
Omne vivo carnalmiente.»

el PLUS ULTRA, y así suelta y á todos mostrada, la encomendó á un caballero, y mandó se pusiesen en ordenanza todos.»

Refiere despues el órden del desfile con explicacion de los trajes y llegando al Emperador,

«Venía la persona de S. M. en su caballo con paramentos de raso carmesí bordados de oro, y él armado, sin almete, y sobre la armadura un sayo de raso carmesí recamado de oro, y á la cabeza un sombrerito de seda de grana con plumaje blanco: llevaba en la mano una hermosa maza de hierro sobredorada de hombre de armas; y *detras venía el Guion*. Despues venian tres pajes con sus caballos cubiertos, el uno llevaba un yelmo de guerra, el otro un yelmo Real y el otro una lanza gruesa cubierta. Despues venía la bandera en que estaba el Crucifijo y las armas del Imperio y de los Reinos.»

Sigue la explicacion de los caballeros, su trajes, armas y caballos, y llegando la guardia de á caballo de S. M., expresa que llevaba una bandera «que figuraba de una banda á San Cristóbal, y de la otra las armas del Imperio, las cuales eran trescientas.»

En el Catálogo de la Armería Real se señala con el número 1.525 un «Pendon que llevó á la jornada de Túnez el Emperador Carlos V», y en el del Museo de Artillería, con el número 970 se anota igualmente. «Pendon que llevó el Emperador Carlos V en la expedicion contra Túnez.» Es de damasco verde; por un lado tiene el escudo de las armas Reales, recamado de oro, con el Toison de oro español, y por el otro el escudo imperial con el Toison austriaco. Su campo está sem-

brado de yugos y de haces de flechas, armas particulares de los Reyes Católicos doña Isabel y D. Fernando.

Conocidos como son los colores particulares de los Reyes sucesores del Emperador, así por la casa de Austria como por la de Borbon, es innecesario acumular más citas. Si por alguna apareciera la existencia de bandera morada, en determinada ocasion, autorizan las anteriores para sostener que no era distintivo de linaje ni tampoco de nacionalidad; que no era, en fin, el pendon de Castilla.

Veamos el otro extremo.

Aunque en el levantamiento de las Comunidades de Castilla sucediera lo que en todas las revoluciones, que salen del cauce que se proponen sus iniciadores, es innegable que fué de origen aristocrático y que la Santa Junta sostuvo por escrito, hasta el último momento, que defendia los derechos de la Corona. En la carta que la ciudad de Toledo circuló á las otras de voto en Córtes convocando á reunion en Avila, prevenia se noticiára á los Procuradores que allí, ante todo, se habia de tratar de la fidelidad al Rey y de la paz del Reino, y en la contestacion de la dicha Junta á los mensajes del Almirante para que se redujera á la obediencia, *por estar en deservicio de los Reyes*, blasonó otra vez de fiel, «porque la fidelidad, decia, consiste en obediencia al soberano, en pagarle lo que de temporal se le debe y exponer la vida por su servicio, que era lo que ellos hacian y lo que habian hecho siempre las Comunidades, pues los magnates prendieron durante su menor edad á D. Juan II, y los Comunidades le pusieron en salvo; aquéllos alzaron en Avila

por Rey á D. Alonso contra Enrique IV, y despues opusieron al estandarte de Isabel la Católica el de doña Juana la Beltraneja, y por las Comunidades fueron vencidos en Olmedo y Toro.»

Más expresiva aún es el acta de instalacion de la Junta en Valladolid, despues del desastre de Tordesillas, en que consignaron « que por mandado de la Reina nuestra señora vinieron de la ciudad de Avila á la villa de Tordesillas, é allí por mandado y abtoridad hacian las cosas necesarias al servicio de SS. AA...», documento que acaba diciendo: « E mandaron que todo ello siga guardado, cumplido y ejecutado por las cibdades, villas é lugares de estos reinos, por cuanto todo cumple así al servicio de SS. AA. é acrescentamiento de la corona é patrimonio real y bien procomun destos sus reinos. »

Si D. Antonio de Acuña hubiera alzado bandera morada anduviera acertado y oportuno, porque el morado es color de obispo y ninguna seña sirviera mejor para guiar á su batallon de clérigos zamoranos: nadie le estorbaba por entónces la eleccion de divisa propia entre las que al Campo de la Comunidad llevarian los capitanes, ciudades, villas y gremios, segun costumbre de la época, enfrente de las del Almirante, del Condestable, de los Condes de Benavente y Alba de Liste y demas caballeros del bando imperial, más sea de esto lo que quiera, es evidente que ni la Santa Junta, ni el capitan del ejército que llevó su nombre enarbolaron estandarte morado, ni de otro color arbitrario que simbolizase el alzamiento de las comunidades, porque nada de ello se dice en las convocatorias y proclama; porque no se men-

ciona en los partes dirigidos al Emperador, incluso el de la batalla de Villalar, que expresa la artillería y efectos cogidos, y porque ni Pero Mexia, ni Juan Maldonado, ni el P. Guevara dejáran de mentarlo en sus relaciones y comentarios coetáneos cuando se detienen á describir el traje de Padilla y mil otros pormenores de ménos importancia.

Los Comuneros ponian en sus providencias el sello Real de que se apoderaron en un principio; en las fiestas de Valladolid adornaron la plaza con cortinaje *de seda carmesí con franjas de oro*; apellidaban traidores á sus émulos, y probablemente, como éstos, enarbolaban el estandarte Real. Pero Mexia presenta un indicio vehemente al escribir que no teniendo otro medio visible para distinguirse los de uno y otro bando, pusieron en el pecho *cruces coloradas* los del Campo de la Comunidad, y *cruces blancas* los del Campo del Emperador, «que fué remedio que muchos de la Comunidad tuvieron para escaparse en la batalla de Villalar, quitándose las coloradas y poniéndose las blancas» (40).

La especie que atribuye á las Comunidades el pendon morado, no es rancia: data sólo del año de 1820 y de la institucion de la Sociedad secreta de los otros Comuneros, que se proponian por objeto *imitar las virtudes de*

---

(40) PERO MEXIA, *Relacion de las Comunidades*. Al referir el asalto de Tordesillas dice que el estandarte Real, que, como alférez, llevaba el Conde de Cifuentes, fué atravesado por muchas balas de arcabuz, y con este motivo añade que era de damasco verde y encarnado, con la imágen pintada de Santiago.

*Padilla*. En los estatutos establecieron que el estandarte de la confederacion sería morado con un castillo blanco en el centro, y el distintivo individual una banda morada (41). Tal vez de aquí dimana la afición popular que por este color se desarrolló el año de 1868.

No es tan fácil averiguar la de los cuerpos facultativos hácia la bandera también morada: sus respectivos archivos carecen de documentos en que fundar el privilegio, y no guardan ninguno que acredite la supuesta tradición del pendon de Castilla, por lo que, en la indagación, es preciso acudir al terreno de la hipótesis, sin más guía que el raciocinio.

El morado no es color heráldico, ni puede admitirse en armerías, porque es compuesto. Por esta sola condición es vário, impropio á la uniformidad y poco permanente,

---

(41) Don Vicente de la Fuente, *Historia de las Sociedades secretas*, copia estos estatutos en el tomo de apéndices. En el 1, página 370, dice: «Antojóseles á los liberales el verde y á los comuneros el morado, alegando la patraña de que el pendon de Castilla era morado, lo cual es falso», y en el mismo tomo, pág. 369: «Los comuneros que, á pesar de sus pretensiones históricas, acogieron muchas patrañas sin ningun criterio, se agenciaron unos huesos que dijeron ser de Padilla, y una rodela comprada en cualquier prendería. Hablándome de su recepción, un comunero arrepentido me contaba, entre otras cosas grotescas, que al mandarle cubrirse con el escudo de Padilla y dirigir los comuneros sus espadas contra el débil y simbólico aparato de defensa, un cerrajero fornido, al dirigir la punta de su estoque contra él, lo apoyaba con tal ahinco, que le hizo retroceder, y estaba esperando que, roto el escudo, asomara la punta del estoque y le sacara un ojo. El comunero que estaba al lado, viéndole tan poseído de su papel, le dijo por lo bajo: ¡No aprietes tanto que es de hojalata!»

cambiando lenta, pero constantemente, de intensidad ó de matiz bajo la influencia de la luz (42).

Bosquejando el Conde de Clonard la historia del regimiento que hoy se apellida del Rey, núm. 1, dice que por Decreto de 3 de Abril de 1642 tenía banderas rojas con los bastones de Borgoña, de un encarnado muy subido, divididos del fondo por un perfil negro, y dominados por una corona dorada, y uniforme de cotas heráldicas de paño amarillo. Reputado como de la Guardia Real este cuerpo, gozaba de otros tres privilegios; el de preceder á los demas en marchas y formaciones; el de no salir del territorio español, y el de no encerrarse en plazas ni castillos, sino en el caso de hallarse amenazados de un sitio. Hechura del Conde Duque de Olivares, que llevaba título de su coronel, hubo despues de participar de la ojeriza y desgracia del favorito de Felipe IV, ensañándose principalmente contra él D. Juan de Austria, que consiguió despojarle de los privilegios y reducirlo á Tercio ordinario en servicio fuera de la córte. Reformado más adelante en Provincial de Sevilla, y despues en regimiento de infantería de Castilla, llegó el año de 1693, y á propuesta del Marqués de Buscayolo, se adoptó para la guardia de Carlos II un uniforme amarillo, compuesto de hungarina, calzon corto y chupa de este color. Los tercios que operaban en Flándes se equiparon segun este modelo, más no así los que permanecieron en la Península. El regimiento de Castilla, *ora porque evocára sus brillantes re-*

---

(42) Buen ejemplo es la bandera de Milicianos Nacionales veteranos de Madrid, cuyo color actual nadie será capaz de definir.