

HACE POCO MÁS DE 80 AÑOS. LA CARABELA SANTA MARÍA

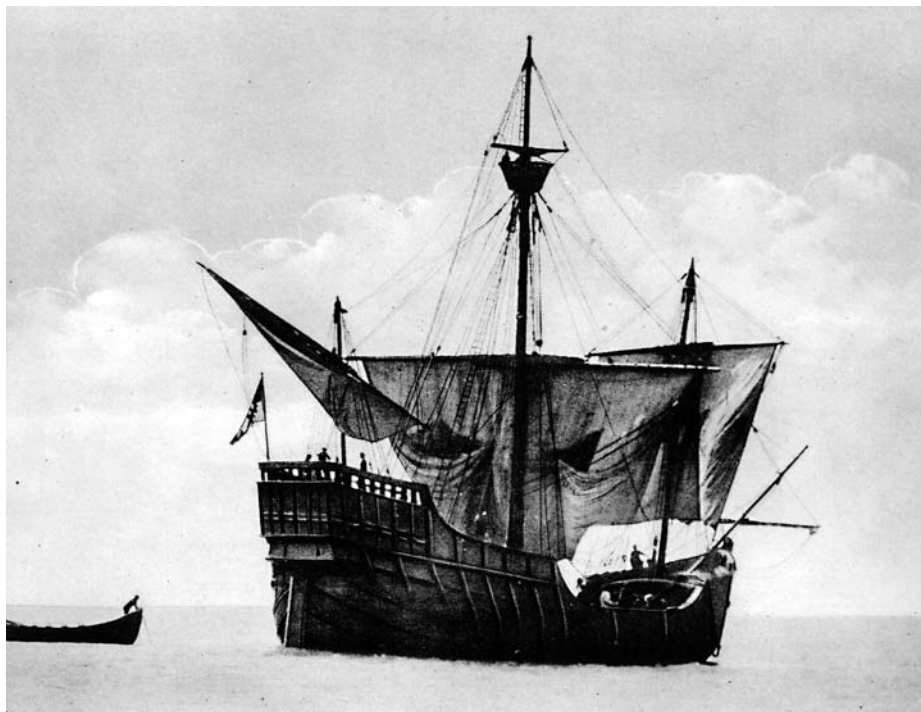
María GUILLÉN SALVETTI



A idea de reproducir la nao *Santa María*, que hizo construir Cesáreo Fernández Duro en el año 1892 para la celebración del IV Centenario del Descubrimiento de América, se debió a Torcuato Luca de Tena, que en 1926 se lo sugirió a Alfonso XIII para que figurase en la Exposición Iberoamericana que se iba a celebrar en Sevilla en 1929. El rey acogió este proyecto con entusiasmo, comunicándoselo al ministro de Marina Honorio Cornejo, quien encargó la dirección de la misma al entonces teniente de navío Julio Guillén. Éste, al no existir suficientes datos que describieran el tipo de nave que debió de ser la *Santa María* —o la *Gallega* de Juan de la Cosa, que de las dos formas se llamaba—, y no convenciéndole la versión anterior por considerarla cincuenta años posterior a la época del descubrimiento, empezó desde cero a investigar exhaustivamente, en tablas y manuscritos de la época, no sólo los tipos de naves de entonces y sus pertrechos, sino incluso las herramientas que usaron los carpinteros de ribera para poder reproducir todo con la mayor fidelidad posible utilizando las mismas técnicas. Fruto de este trabajo fue su obra: *La carabela Santa María. Apuntes para su reconstitución*, publicada en 1927, en la que demuestra que la nave debió de ser carabela y no nao. Es a partir de entonces cuando se ordena su construcción por Decreto Ley del general Primo de Rivera, de 22 de junio de 1927, según el proyecto de Julio Guillén.

La nueva *Santa María* fue construida en los astilleros gaditanos de Echevarrieta. Se le puso la quilla en 1928 y se botó en enero de 1929. En mayo de ese mismo año navegó de Cádiz a Sevilla, donde la esperaban SS. MM. los Reyes acompañados de los Infantes y el general Primo de Rivera (1). A partir de ese momento constituyó «el eje espiritual» y la atracción más visitada de la Exposición. En un periódico sevillano de esa fecha se comentaba que cual-

(1) Véase: REVISTA GENERAL DE MARINA, mayo 1929, pp. 803-810.



Carabela Santa María.

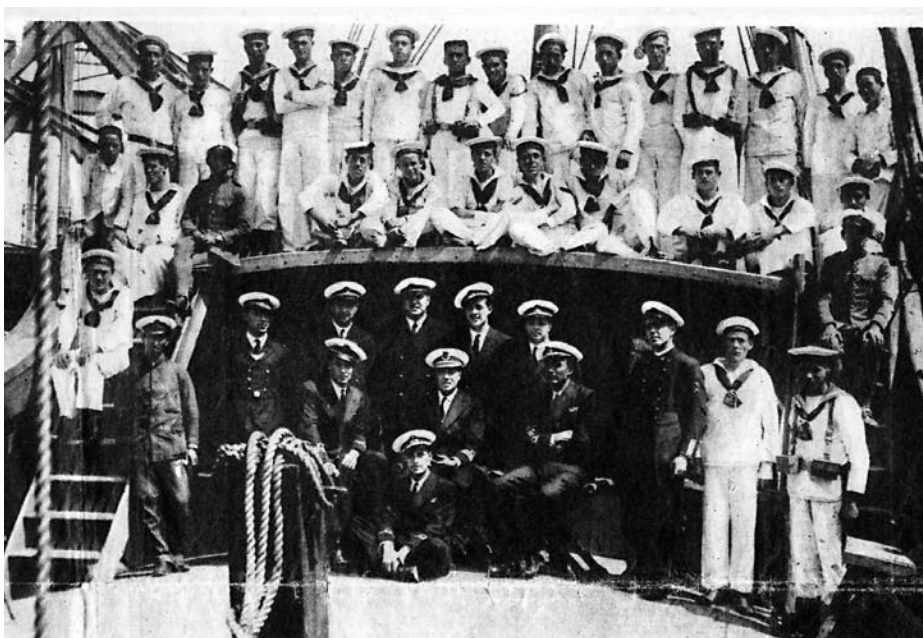
quier muchacha que se preciara debía tener una cinta de gorra de la *Santa María*. A finales de ese año, por Decreto Ley de 5 de diciembre de 1929 se entrega a la Marina, disponiéndose que figure en la Lista de Buques de la Armada.

Sus características eran:

- Desplazamiento: 185 toneladas.
- Eslora: 25,66 metros.
- Manga: 7,53 metros.
- Puntal: 3,334 metros.

Su tripulación tenía los mismos empleos que la antigua, es decir:

- Un capitán: el capitán de corbeta Julio Guillén.
- Un segundo: el teniente de navío Álvaro Urzáiz.



Comandante, oficialidad y tripulación de la carabela *Santa María*.

- Un contraмаestre: el alférez de navío Rafael García Angulo.
- Dos pilotos: los alféreces de navío Daniel Araoz y Joaquín Miquel.
- Un «lombardero»: el alférez de navío Antonio Díaz.
- Un alguacil: el alférez de navío Luis Sánchez Pinzón.
- Un escribano: el contador de navío José Núñez Palomino.
- Un «físico»: el capitán médico José Ripoll.

Completaban la dotación dos contraмаestres, un condestable, dos maestros de marinería, cuatro cabos, ocho marineros especialistas, veintidós marineros de primera, dos cornetas y dos tambores.

La carabela fue pensada desde un principio para que fuera capaz de cruzar el Atlántico y realizar durante dos años y medio la misma ruta de Colón. El viaje estaba programado para el mes de diciembre de 1931, pero la República impidió ese propósito asignándola al Patronato Nacional de Turismo. Desde ese momento quedó como un apéndice del Monasterio de La Rábida, convertida en un objeto curioso puramente comercial. Por falta de mantenimiento fue pudriéndose poco a poco en aguas de los ríos Tinto y Odiel, e incluso fue tirada por las tropas republicanas cuando saquearon el monasterio.

Devuelta a la Marina el 12 de marzo de 1942 fue remolcada de Cádiz a Valencia, quedando atracada en el muelle Reina Victoria y causando baja en la Armada a finales de ese mismo año. No sabiendo muy bien qué hacerse con ella —se pensó adjudicarla al Museo Naval o convertirla en Escuela de Náutica a flote que recorriera las costas españolas, proyectos que no se llegaron a realizar por el mal estado de su casco—, en 1945 se pensó que no valía la pena repararla y se decidió su desguace en Cartagena. Pero al ser remolcada naufragó frente a Villajoyosa, en Alicante, la tierra de su autor.

Se ha discutido mucho si la nave de Colón fue nao o carabela pero, fuera o no esta carabela lo más parecido a la nave descubridora, su importancia estriba sobre todo en haber podido demostrar Guillén que la carabela era un tipo determinado de nave que existió realmente, y no una voz genérica que se daba a toda embarcación ligera.

