

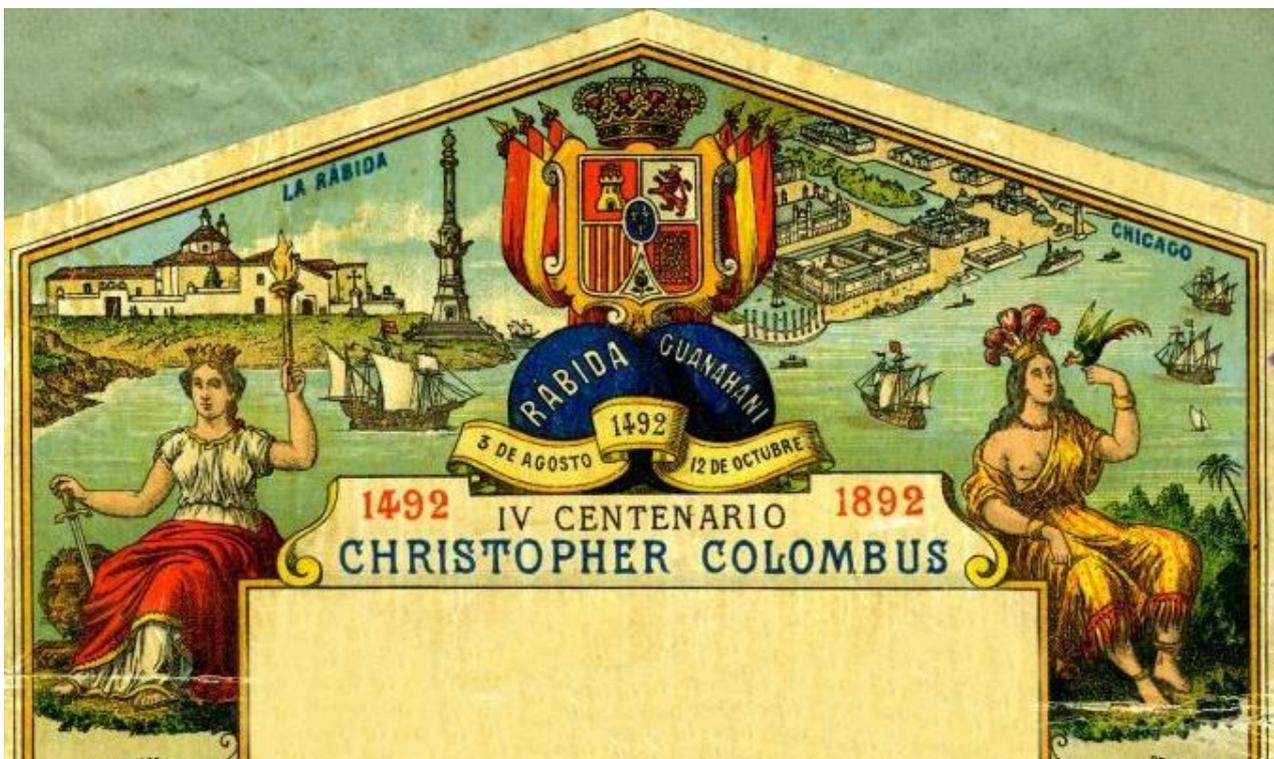


**Universidad
de Huelva**

**TRABAJO DE FIN DE GRADO
GRADO EN HUMANIDADES**

*Huelva y América: La Rábida y las carabelas en
la Exposición Universal de Chicago (1893)*

*Huelva and America: La Rábida and the caravels
on the World's Exhibition of Chicago (1893)*



AUTOR: ÁNGEL ROLDÁN CARREÑO

TUTORA: ROSARIO MÁRQUEZ MACÍAS

**UNIVERSIDAD DE HUELVA
FACULTAD DE HUMANIDADES**

JUNIO DE 2018

RESUMEN.

El Cuarto Centenario del descubrimiento de América brindó la oportunidad a los Estados Unidos y a España de rivalizar por el predominio en América, a través de la figura de Cristóbal Colón y su gesta. La organización de la Exposición Universal de Chicago permitió la colaboración entre ambos países, materializada en la reconstrucción del monasterio de La Rábida y en las réplicas de las naves colombinas que, tras cruzar el Atlántico y visitar decenas de ciudades americanas, entraron triunfantes en la exposición. En este proyecto de investigación se pretende estudiar la gestación del proyecto así como su desarrollo y el seguimiento de las carabelas en su travesía transatlántica.

PALABRAS CLAVES: Cuarto Centenario, España, Estados Unidos, Exposición, Chicago, Rábida, Carabelas.

ABSTRACT.

The Fourth Centenary of the discovery of America provided the opportunity for the United States and Spain to compete for predominance in America, through the figure of Christopher Columbus and his deeds. The organization of the World's Exhibition of Chicago allowed the collaboration between both countries, which materialized in the reconstruction of the monastery of La Rábida and in the replicas of the Colombian ships that, after crossing the Atlantic and visiting dozens of American cities, arrived triumphant in the exhibition. This research project aims to study the gestation of the project as well as its development and the tracking of the caravels in their transatlantic voyage.

KEY WORDS: Fourth Centenary, Spain, United States, Exhibition, Chicago, Rábida, Caravels.

ÍNDICE.

1-. Introducción.....	p. 4
2-. Objetivos y estado de la cuestión.....	p. 6
3-. Fuentes y metodología.....	p. 7
4-. Desarrollo.....	p. 8
4.1-. Cristóbal Colón, España y los Estados Unidos.....	p. 8
4.2-. La conmemoración del Cuarto Centenario del descubrimiento de América: el inicio de las relaciones	p. 12
4.3-. La gestación de un proyecto común: la reconstrucción de la escuadra colombina.	p. 18
4.4-. Las carabelas en Huelva: agosto y octubre de 1892.....	p. 30
4.5-. El viaje trasatlántico.....	p. 34
4.6-. Las carabelas se reencuentran con La Rábida en Chicago.....	p. 43
5-. Conclusiones.....	p. 49
6-. Bibliografía.....	p. 51

1. INTRODUCCIÓN.

El presente proyecto de investigación pretende realizar un estudio, dentro de las limitaciones que presenta, sobre la presencia de la réplica de La Rábida y las carabelas en la Exposición Universal de Chicago de 1893, certamen organizado con motivo del Cuarto Centenario del descubrimiento de América.

En los últimos tiempos, se ha producido un auge de los estudios destinados a profundizar en las relaciones culturales entre España y los Estados Unidos, especialmente en los siglos XIX y XX, como los emprendidos por los investigadores James Fernández, de la Universidad de Nueva York, o Consuelo Naranjo Orovio, profesora de Investigación del Instituto de Historia del CSIC, entre otros muchos, y que se pone de manifiesto en la realización de cursos y conferencias sobre dicha temática. Aprovechando este impulso de los estudios sobre los vínculos culturales España-Estados Unidos, me propuse investigar sobre la gestación de este proyecto común a ambos países, ya que a lo largo del siglo XIX pocos fueron los momentos en que cooperaron estas dos naciones y, precisamente, de este se ha dicho muy poco y por ende, nada se ha valorado. Además, me resultó cuanto menos curioso la colaboración que hubo a pocos años del Desastre del 98 y cómo se utilizaron los símbolos colombinos como enseñas nacionales.

La idea de realizar este trabajo surgió el año pasado, cuando se celebró en Huelva el 525 aniversario del descubrimiento de América y tuvieron lugar numerosos actos para conmemorar dicha efeméride. También es necesario tener en cuenta mi trayectoria académica, ya que como graduado en Historia he cursado diversas asignaturas de temática americana y he podido asistir a numerosas ponencias, como el seminario «Otro “nuevo mundo”: españoles en los Estados Unidos», que sin lugar a dudas también me han servido enormemente en este trabajo.

Por otro lado, el objeto de estudio elegido para la realización de este TFG responde a varias cuestiones. En primer lugar a motivaciones personales, como es mi vocación por la Historia americana. Como he comentado, soy graduado en Historia, y he querido continuar ampliando conocimientos sobre esta materia, siguiendo la línea que marqué hace varios años al entrar en la Universidad de

Huelva. En segundo lugar, el que intente profundizar en dicho asunto no es casualidad, pues este año se cumple el 125 aniversario de la Exposición Universal de Chicago (1893), por lo que consideré significativo recordar la aportación española a tan magnífico certamen. Por último, y no menos importante, no puedo dejar pasar la oportunidad de vincularme, como onubense que soy, al estudio de continente americano y todo lo que le concierne.

2. OBJETIVOS Y ESTADO DE LA CUESTIÓN.

El principal objetivo de este trabajo de investigación es cubrir el vacío existente sobre la participación de España en la Exposición Universal de Chicago y, más concretamente, sobre la reconstrucción del monasterio de La Rábida¹ y las carabelas, así como el viaje trasatlántico que estas emprendieron. Dado que no existe, o al menos no se ha hallado, ningún trabajo sobre este asunto, solo cuestiones generales y breves datos recogidos en libros cuya temática son vinculantes con la exposición chicagüense, el primer fin de este estudio es el de dar una visión lo más completa y objetiva posible.

Estamos, pues, afrontando un trabajo cuyo estado de la cuestión está muy poco desarrollado, aspecto este que ha limitado bastante el campo de acción por el que me he movido. No obstante, se defiende desde un primer momento la importancia que concedieron los gobiernos español y norteamericano al proyecto, como queda patente a lo largo de la investigación. Por otro lado, también es objetivo de este trabajo el mostrar las relaciones culturales entre los Estados Unidos y España, dos países caracterizados a lo largo del siglo XIX por no vincularse en nada, así como la influencia del Cuarto Centenario en la política, economía, cultura y sociedad, todo ello, a través de la reconstrucción de los símbolos colombinos.

¹ Dado que la reconstrucción del monasterio de La Rábida fue un proyecto norteamericano, la información de que se dispone en España es escasa, por lo que se intentará dar una visión generalizada del convento.

3. FUENTES Y METODOLOGÍA.

Para cumplir con los objetivos propuestos anteriormente, este trabajo se ha nutrido de diversas fuentes.

Por un lado, fuentes primarias, como son la prensa de la época, tanto española como estadounidense. Para el caso español, he llevado a cabo una revisión de todos los diarios recogidos en la Biblioteca Nacional de España (BNE), en la que he hallado diferentes periódicos que se hacían eco del desarrollo del proyecto, como *El Herald*, *El correo español* o *El Imparcial*. Para el norteamericano, a través de la web Hispanic American Newspapers (1808-1980), gracias a mi tutora Rosario Márquez, quien me facilitó la información de registro y en el que he podido recabar alguna que otra noticia presente en diarios de algunos estados norteamericanos como *The Inter Ocean* o *Sterling Gazette*. Es de suma importancia el haber conseguido artículos en la prensa estadounidense, pues hoy en día es difícil acceder a ella, ya que no está al alcance económico de todos, suponiendo una perspectiva esencial para entender este trabajo.

Dentro de estas fuentes primarias, también he empleado secciones de publicaciones contemporáneas a los hechos relatados, como la Memoria Arqueológica de la Comisión ejecutiva para reconstruir las naves descubridoras. Y, por supuesto, también ha sido importante la documentación inédita que me ha facilitado el Archivo Municipal de Huelva o el Archivo fotográfico de la Universidad de Chicago, suponiendo un granito de arena en la historia que aún queda por contar.

Y por otro lado, fuentes secundarias, como son monografías sobre el papel de Cristóbal Colón en España y los Estados Unidos, sobre las relaciones políticas entre ambos países o acerca de la Exposición de Chicago. Para ello, se sirve este estudio de autores bien conocedores de dichas materias, como Salvador Bernabéu Albert, Juan Manuel Martínez Moreno o Rafael Puig i Valls. Por último, para ahondar en las relaciones España-Estados Unidos, he usado investigaciones como las de Andrés Sánchez Padilla, gran conocedor de las relaciones hispano-norteamericanas.

Metodológicamente, una vez leída y ordenada cronológicamente toda la documentación, se ha procedido a darle forma, intentado extraer la información más interesante de cara a esta investigación.

4. DESARROLLO.

4.1. Cristóbal Colón, España y los Estados Unidos.

Corrían los últimos años del siglo XIX, en un ambiente de grandilocuencia y exaltaciones patrióticas, que ponían el mejor marco a las celebraciones del Cuarto Centenario del descubrimiento de América.²

Desde mediados de dicha centuria, el proceso de transformación de Cristóbal Colón en mito se consumó. En efecto, los seguidores del positivismo, escuela filosófica fundada por Auguste Comte, habían inventado un calendario que, a imagen del religioso, permutaba las celebraciones de santos y beatos por la de hombres que habían contribuido a la evolución del género humano. El calendario de Comte, como se conocía, tenía por objeto enseñar a la sociedad sus vidas y aportaciones al progreso. Como señala Salvador Bernabéu, “la nueva religión positivista alentó nuevas procesiones cívicas, grandes catedrales del saber denominadas Exposiciones Universales y un circuito cultural de lugares de peregrinajes laicos y científicos: ateneos, asociaciones y congresos, que sirvieron para mostrar los avances reales en el saber de la Humanidad”.³ Precisamente, para gran parte de estos pensadores, tanto en la configuración de la imagen de la tierra, como en la conexión de todos los pueblos del planeta y en el desarrollo de la economía-mundo, el capítulo más importante lo constituía el Primer Viaje colombino en 1492, protagonizado por Cristóbal Colón.

En Estados Unidos, por su parte, también se había ido desarrollando una corriente que rendía culto al Almirante, cuya empresa descubridora se interpretaba como el acontecimiento que hizo posible el nacimiento del país en 1776. Sin embargo, este ideario terminó por consolidarse tras el final de Guerra Civil (1861-1865). Entonces se produjo la llegada de millones de inmigrantes y se le concedió el papel de héroe étnico a Cristóbal Colón, ligándolo a una raza.

² MÁRQUEZ MACÍAS, R. (2011). *Huelva y América: Cien años de americanismo*. Revista "La Rábida" (1911-1933). Sevilla: Universidad Internacional de Andalucía, p. 11.

³ BERNABÉU ALBERT, S. “¿Qué significó el IV Centenario del Descubrimiento de América? Una aproximación a la conmemoración en Palos de la Frontera y Huelva”. En GARCÍA CRUZADO, E. (Coord.) (2010): *Actas de las Jornadas de Historia sobre el Descubrimiento de América*. Palos de la Frontera: Universidad Internacional de Andalucía, vol. I, p. 257.

Como respuesta a la adversidad que despertaban entre los norteamericanos protestantes y para reafirmar su propia identidad como estadounidenses, los inmigrantes irlandeses católicos fundaron en New Haven, Connecticut, una organización llamada *The Knights of Columbus*, los «Caballeros de Colón», en 1882. Para la institución, el Descubridor era “un profeta y un vidente, un instrumento de la Divina Providencia, un místico”, modelo para que cada caballero se convirtiera en “mejor católico y mejor ciudadano”. La figura de Cristóbal Colón apareció, pues, revestido de su antiguo significado espiritual en la lucha de los católicos norteamericanos por la igualdad. La influencia de esta organización, casi convertida en orden nobiliaria, hizo que se promoviese el estudio del Almirante dentro de la historia norteamericana y, además, presionó para que se erigiese una estatua conmemorativa en Washington y se solicitase su canonización.

Por todo ello, Cristóbal Colón, como hombre y como símbolo, debía ser homenajeado en todos los Estados Unidos por el Cuarto Centenario del Descubrimiento de América. Los norteamericanos se veían reflejados en el hombre que había cruzado mares inexplorados, de la misma manera que ellos habían cruzado tierras desconocidas hasta el Pacífico. También el presidente Benjamin Harrison, en una intervención, declaró que: “Colón fue para su época el gran pionero del progreso y la ilustración”. Y esta fue, precisamente, la imagen que trató de dar al mundo el país con la *World's Columbian Exposition* de Chicago, donde, además de lo que venimos a exponer, fue protagonista la electricidad, invento novedoso que hizo posible que las máquinas y las maravillas arquitectónicas que albergaba iluminasen al nuevo gigante mundial: los Estados Unidos. Cristóbal Colón se convertía así en símbolo del éxito norteamericano, en la figura histórica que, al descubrir el Nuevo Mundo, había abierto el camino para el futuro de la Humanidad.⁴

En España, la efeméride coincidió con un proceso de elaboración de la memoria colectiva que subrayó ciertas épocas y sucesos trascendentales, privilegiando el reinado de los Reyes Católicos, como creadores de la nación

⁴ CARME, M. (2013): “Colón en Estados Unidos”. En *Erebea: Revista de Humanidades y Ciencias Sociales*, núm. 3, pp. 158-159.

española.⁵ Además, se construyó una España como cabeza y madre de una comunidad de naciones hispánicas en torno a tres ideas: la lengua, la religión y el glorioso pasado imperial. La intención española fue recuperar la parte de su historia que había estado relacionada con América y que tras el proceso de independencia del primer cuarto del siglo XIX, había quedado olvidada. La España de 1892 se volcó con la conmemoración no solo como un ejercicio de rescate del ayer, sino como una pieza fundamental en la construcción de su identidad nacional, en una Europa donde florecían los nacionalismos y el imperialismo. Cristóbal Colón era la figura que encarnaba el ideario nacional y por ello, debía ser el protagonista de la efeméride. También suponía una apuesta por la superación del aislamiento internacional; se pensaba ingenuamente que la simple evocación de la época transmitiría por imitación las circunstancias de antaño al decadente presente.⁶

Ciertamente, España entró en un nuevo periodo superando el proceso revolucionario de 1868 con la restauración de la monarquía, siendo el gran artífice del nuevo sistema Antonio Cánovas del Castillo. La Restauración estuvo caracterizada por la alternancia en el gobierno de Conservadores y Liberales, pero también por una política local dirigida por caciques, los primeros movimientos sociales, el inicio de los nacionalismos catalán y vascos o un tímido desarrollo industrial, con las inversiones extranjeras en las explotaciones mineras. A partir de 1886 los liberales de Práxedes Mateo Sagasta, desarrollaron una labor que puede ser considerada "progresista", con la aprobación del sufragio universal, la libertad de expresión, prensa y de asociación, entre otros logros. La Restauración se había gestado entre conflictos armados como la Tercera Guerra Carlista (1873-1875) y, para el asunto que nos interesa, la Guerra de los diez años en Cuba (1868- 1878). El desarrollo político de España no puede ser comprendido sin el influjo antillano y el particular sistema colonial español. Para Cánovas, el problema antillano era un asunto interno, siendo la cuestión de la soberanía española de Cuba y Puerto Rico algo incontrovertible.

⁵ Sobre el proceso de construcción de la identidad española a lo largo del siglo XIX: ÁLVAREZ JUNCO, J. (2004). *Mater dolorosa: la idea de España en el siglo XIX*. Madrid: Taurus, D.L.

⁶ BERNABÉU ALBERT, S. (2010). *Op. cit.*, pp. 257-258.

En cuanto a la relación con las naciones americanas surgidas del dominio español, durante este periodo, el gobierno trató de potenciar las relaciones con las mismas. En este desempeño destacó el gaditano Segismundo Moret, cuya intención fue el establecimiento de lazos comerciales, con la fijación de normas comunes de actuación, pero también aumentar el prestigio de España ante las repúblicas americanas. Para Moret no se podía pretender influir en la cultura y la marcha de las antiguas posesiones españolas, sin que España alcanzase el respeto de las mismas y, en este sentido, se comprende la fastuosidad de los actos conmemorativos del Cuarto Centenario del Descubrimiento de América y del viaje simbólico con destino a Chicago. Precisamente la escuadra colombina, como veremos, hizo escala en Puerto Rico y Cuba, como parte del programa propagandístico del gobierno español, afanoso en maniobras políticas en el Caribe para alargar su dominio colonial en América. Y es que, desde principios del siglo XIX, los Estados Unidos contemplaban la posibilidad de reforzar su posición estratégica y su proyección al subcontinente meridional mediante el dominio de la zona caribeña.⁷

4.2. La conmemoración del Cuarto Centenario del Descubrimiento de América: el inicio de las relaciones.

Como vemos, el aniversario brindó a la nación norteamericana y a España la oportunidad de rivalizar por el predominio en América, a través de la figura de Cristóbal Colón y su gesta. Tal como comentaremos a continuación, en la Península se realizó una gran celebración cultural de carácter hispanoamericano, y en los Estados Unidos se organizó una Exposición Universal en Chicago. Además, esta conmemoración fue el único evento cultural

⁷ VÁZQUEZ CIENFUEGOS, S. "La celebración del IV Centenario del Descubrimiento de América en Huelva (1892): Un nuevo impulso en el estudio e investigación de la Historia de América". En NAVARRO ANTOLÍN, F. (Ed.) (2008). *Orbis incognitus. Avisos y Legajos del Nuevo Mundo*. Huelva: Universidad de Huelva, vol. II, pp. 67-69.

del siglo XIX donde ambos países colaboraron estrechamente, tras solucionar sus diferencias.

En efecto, el transcurso de los acontecimientos fue variando hasta lograr el pleno entendimiento entre ambas naciones. Con la proximidad del aniversario, el ministro de los Estados Unidos en Madrid, J.L.M. Curry, en julio de 1886 publicó un artículo donde proponía que España y su país se pusiesen de acuerdo para celebrar conjuntamente el Cuarto Centenario. Al mismo tiempo, y por el contrario, el diario *The Independent* reiteraba que los Estados Unidos debían protagonizar la celebración porque España no tenía ni las infraestructuras ni los recursos necesarios para hacerlo, pero, sobre todo, porque eran los auténticos herederos del descubrimiento.⁸

A pesar de las acciones del cónsul de España en Nueva Orleans, Arturo Baldasano, quien pretendía dotar de un carácter hispanoamericanista a las primeras iniciativas estadounidenses para celebrar el Cuarto Centenario, estas no surtieron efecto y no convencieron al Gobierno español para hacer de su país el protagonista de tan destaca efeméride. De hecho, en la Península, solo estaba haciendo algunos preparativos modestos la Real Sociedad Colombina Onubense que, además, había logrado a través de varias gestiones, centrar la máxima atención en Huelva, ciudad que, junto con la capital de España, sería sede de las grandes celebraciones históricas.⁹

Las declaraciones del periódico norteamericano sentaron como un desafío que Segismundo Moret, ministro de Estado, afrontó respondiendo con firmeza a J.L.M. Curry, al que informó de que el Gobierno español estaba preparando su propio programa conmemorativo. En realidad, el Gobierno no había preparado nada, pero no tenía intención de organizar ninguna clase de celebración conjunta. En febrero de 1888 se creó, pues, la Comisión del Cuarto Centenario, dirigida por el duque de Veragua, Cristóbal Colón de la Cerda, que organizaría dos exposiciones paralelas en Madrid: una de carácter histórico

⁸ SÁNCHEZ PADILLA, A. (2016). *Enemigos íntimos: España y los Estados Unidos antes de la Guerra de Cuba (1865-1898)*. Valencia: Universidad de Valencia, p. 283.

⁹ VÁZQUEZ CIENFUEGOS, S. *Op. cit.*, p. 73.

sobre el continente americano en la época del descubrimiento; y otra industrial que presentase el desarrollo de América Latina desde entonces.

A estos certámenes solo estaban invitadas las repúblicas hispanoamericanas y el Imperio de Brasil, motivado por la pretensión del gobierno de Sagasta que, impotente para obstaculizar la Conferencia Panamericana de Washington, había decidido convertir la efeméride en una fiesta hispanoamericanista con objeto de desafiar el liderazgo hemisférico de los Estados Unidos. El imperialismo norteamericano, con sus intentos de consolidar una tutela panamericana, dirigida y controlada por los Estados Unidos, despertó numerosos recelos tanto en América del sur como en España.

De esa manera, como al Departamento norteamericano no le agradaba la forma en que España había planteado sus exposiciones y se sentía relegado, se convenció de que su país debía organizar su propia celebración. Así que, a partir de 1888 quedó claro que ambos países organizarían certámenes internacionales rivales para conmemorar el Cuarto Centenario: España haría dos exposiciones y los Estados Unidos otra.¹⁰

Lo cierto es que, como apuntábamos al inicio, el final de la Guerra Civil estadounidense supuso una enorme inmigración al país que, ciertamente, contribuyó a su transformación. En efecto, los Estados Unidos experimentaron un proceso de urbanización que se aceleró tras el referido acontecimiento y que a finales del siglo XIX lo convirtió en una de las naciones más desarrolladas de Occidente. Este crecimiento urbano afectó a todo el país pero, sobre todo, a Chicago, uno de los grandes centros industriales de Norteamérica que, falto de mano de obra, atrajo a miles de trabajadores. La urbe representaba, como ninguna otra, ese rápido desarrollo, plasmado en los novedosos rascacielos, en infraestructuras ferroviarias, en la creación de universidades y en el deseo de recuperar el centro de la ciudad, destruido por un incendio en 1871.¹¹ Fue entonces cuando surgió la idea de realizar una manifestación mundial, impulsada por un grupo de hombres de negocios que, basándose en la celebración del

¹⁰ SÁNCHEZ PADILLA, A. (2016). *Op. cit.*, pp. 283-285.

¹¹ BOSCH, A. (2011). *Historia de Estados Unidos (1776-1945)*. Barcelona: Crítica, pp. 246-247.

centenario de la independencia de la Unión en Filadelfia, pretendía impulsar y proyectar una imagen moderna de Chicago.



Ilustración 1. *Vista de Chicago en 1890.*¹²

Para ello, el Congreso americano designó en 1886 una Comisión con objeto de estudiar las iniciativas y programas de las diferentes ciudades que tenían pretensiones análogas a las de Chicago, por lo que la elección de la sede para albergar la celebración se convirtió en una verdadera competición entre estas. Aunque el Gobierno norteamericano pensó inicialmente en Washington, la opinión del Congreso se dividió entre Nueva York y Chicago, ciudad esta última que, finalmente, consiguió ser la elegida el 24 de febrero de 1890 por su firmeza de propósito al haber constituido una sociedad titulada «World Exposition of 1892» y por los problemas políticos que acontecían en Nueva York. Un día después, el presidente Harrison firmaba la Ley que autorizaba la exposición con carácter mundial. De esta suerte, del 1 de mayo al 31 de octubre de 1893, Chicago celebraría su *World's Columbian Exposition*.¹³

Por su parte, en la Península, el regreso de los conservadores al gobierno alteró los planteamientos referidos y Antonio Cánovas del Castillo deshizo la Comisión para crear una Junta Directiva presidida por él mismo, pues reconoció

¹² Disponible en: <<https://chicagology.com/goldenage/>>.

¹³ Sobre la Exposición Universal de Chicago: MARTÍNEZ MORENO, J.M. (1988). "La exposición Mundial Colombina de Chicago (1893)". Colección Minervae Baeticae, vol. XVI, pp. 153-168.

que no estaba en condiciones de rivalizar con los Estados Unidos y que en lugar de realizar dos exposiciones, solo se organizaría una de carácter histórico en la que no se excluiría a ningún país interesado en participar. De hecho, hubo interés porque asistiesen los Estados Unidos ya que su presencia garantizaba el éxito al atraer las repúblicas hispanoamericanas. Además, ya no existía peligro de superposición de fechas porque la Exposición de Chicago, como hemos visto, no se inauguraría hasta 1893.

El cambio político propició un clima de entendimiento que el Gobierno norteamericano aprovechó para invitar a España a la Exposición Universal de Chicago en febrero de 1891, pero el Gobierno español solo aceptó acudir con la condición de que los Estados Unidos también asistiesen a la muestra de Madrid. En el fondo, su presencia en la Península era la moneda de cambio para que España levantase las restricciones impuestas a las importaciones de carne de cerdo estadounidense, que por sus malas condiciones, sufrían un embargo por parte de varios gobiernos europeos por razones sanitarias. Esto se mantuvo así hasta el 13 de mayo de 1891, fecha en que el Congreso de los Estados Unidos aprobó un crédito de 25.000 dólares para su sección en la Exposición Histórico-Americana de Madrid.¹⁴

Por entonces, en junio de 1891, el ministro español en Washington inspeccionó la ciudad chicagüense y aconsejó al gobierno aprovechar la ocasión para mejorar la imagen de España en los Estados Unidos, pero con todo, un año después no se había elegido todavía ninguna delegación para representarla en Chicago. Los organizadores del certamen, a cuyo frente estaba Thomas W. Palmar, ministro norteamericano en España entre 1889 y 1890, solo tenían programado que el Gobierno español mostrase productos agrícolas y manufacturas típicas en una reproducción a tamaño real de la Lonja de la Seda de Valencia y, por otro lado, algunos documentos y reliquias de la época de Colón, que serían albergados en una réplica del monasterio de la Rábida, de Palos de la Frontera, y cuya construcción estaría a cargo del Departamento de

¹⁴ SÁNCHEZ PADILLA, A. (2016). *Op. cit.*, pp. 286-288.

Estado. Este proyecto se llevaría a cabo al sur de Jackson Park¹⁵ y comenzó a tomar forma a finales de 1891, cuando la Comisión correspondiente de la Exposición encomendó al arquitecto Charles B. Atwood una reproducción lo más exacta posible del convento, con las mismas dimensiones que el original, los mismos materiales de construcción e incluso con sus mismos defectos e imperfecciones.¹⁶

Paralelamente, en España, continuaban los preparativos para los festejos nacionales y la Real Sociedad Colombina Onubense consiguió atraer a Huelva una delegación compuesta por personalidades de renombre con objeto de planificar los actos, y cuya función principal fue, entre otras, la de estudiar la posibilidad de acometer la reproducción de la nao Santa María, a fin de rememorar su salida desde el puerto de Palos de la Frontera hacia el Nuevo Mundo el 3 de agosto de 1892.¹⁷ El deseo de recuperar uno de los símbolos del descubrimiento de América, no solo se justifica por la necesidad de recordar y glorificar la hazaña de Cristóbal Colón.

En efecto, la llegada de la citada efeméride despertó entre los investigadores la curiosidad por conocer de una manera cierta no solo el origen del Primer Viaje colombino y las circunstancias de su realización, sino todos los pormenores: las figuras que intervinieron, sus caracteres, costumbres, recursos y medios, además del porte y condición de la escuadra colombina. Precisamente el estudio de las naves contó con eruditos marinos y avezados arqueólogos que realizaron interesantes investigaciones: en los Estados Unidos el Capitán Fox; en Italia el Capitán Enrico Alberto d'Albertis; o en Portugal el Teniente Lopez de Mendoza. A ellos se sumaron en España el Capitán de navío y Académico de la Historia Cesáreo Fernández Duro, quien hizo un estudio especial del asunto publicándolo en el *Museo Español de Antigüedades* y en las *Disquisiciones náuticas*; y también el restaurador del Museo Naval Rafael Monleón que lo trató en su obra de *Arquitectura naval*, donde dibujó planos aclaratorios de los datos

¹⁵ El Jackson Park fue el enclave que albergó la Exposición Universal de Chicago. Se trataba de una zona verde situada a orillas del lago Michigan, a unos 15 kilómetros del centro de Chicago y con una superficie de 264 hectáreas.

¹⁶ *Diario Oficial de Avisos de Madrid (Madrid)*. «La Exposición de Chicago», 20-VIII-1891, p. 3.

¹⁷ VÁZQUEZ CIENFUEGOS, S. (2008). *Op. cit.*, p. 73.

hallados.¹⁸ Toda esta ingente investigación que salió a la luz, permitió contemplar la realización del proyecto de reconstrucción.

Ante tal situación, y a pocos meses del inicio de los actos conmemorativos en Huelva, donde estaba prevista su participación, el Gobierno español aprobó la iniciativa y presupuestó la construcción de la nao en 125.073 pesetas y por la Ley de 24 de marzo de 1892, las Cortes concedieron que se aplicaran a la misma los efectos no servibles de los arsenales del Estado, quedando los créditos concedidos, finalmente, en 42.359,36 pesetas.

4.3. La gestación de un proyecto común: la reconstrucción de la escuadra colombina.

La aprobación del proyecto de reconstrucción de la nao Santa María abrió un largo y dificultoso camino hasta verlo hecho realidad. Inmediatamente, el Centro Superior de la Armada, encargado del asunto, comenzó a barajar las diferentes vías para acometer la reconstrucción, pues se trataba de una labor compleja, difícil de plasmar, ya que se debía remedar una nave arqueológica del siglo XV con todas sus peculiaridades y que fuese capaz de navegar. Y, precisamente, en este requerimiento de navegabilidad, encontramos los primeros indicios sobre la probable asistencia de la nao a la Exposición Universal de Chicago, pues para ello debía cruzar el Atlántico. Lo cierto es que la idea de llevar a los Estados Unidos la embarcación fue madurando con el paso del tiempo, más aún cuando todavía no se había designado ninguna delegación para representar a España y cuando la situación económica no permitía mucho más: se pensó en utilizar un mismo proyecto en ambas conmemoraciones al realizarse en años diferentes.¹⁹

Así las cosas, se creó el 21 de abril de 1892 la Comisión General en Madrid para organizar la asistencia de España. Precisamente, no con pocos

¹⁸ Publicación del Ministerio de Marina (1892): "La nao Santa María. Memoria de la Comisión Arqueológica Ejecutiva", pp. 5-6.

¹⁹ *Ibidem*.

esfuerzos se preparó, como señala Rafael Puig i Valls, que con sus palabras nos ilustra el contexto del momento: “Nosotros fuimos tarde y en malas condiciones; el gobierno, solicitado por el de los Estados Unidos, vaciló largo tiempo en concurrir al Certamen; la penuria del Tesoro, la crisis económica, las quejas angustiosas de los productores, las plagas del campo, las huelgas, los chispazos del anarquismo, las luchas intestinas en todos los partidos políticos, mantenían distraída la atención del Gobierno y reacia en las Cámaras la concesión de créditos para satisfacer los gastos (...) en las secciones españolas de la Exposición”. Por otra parte, los productores estaban cansados de gastar y concurrir a tan sucesivos concursos: hicieron gran esfuerzo en la Exposición Universal de Barcelona en 1888, fueron a la de París al año siguiente, y en 1892 se les llamó de nuevo para que asistiesen a la de Exposición Universal de Chicago.²⁰

Como venimos comentando, la atención mundial se fue focalizando en el Almirante como héroe que llevó la civilización occidental a los territorios del Nuevo Mundo, es decir, se personalizó el Descubrimiento de América, centrándolo en su figura y en todo cuanto le rodeó. No debe extrañarnos, pues, que el Gobierno norteamericano deseara alojar en la Exposición Universal de Chicago una reproducción exacta de los símbolos vinculados al protagonista del acontecimiento histórico y que formaron parte de su hazaña. Nos referimos a la nao Santa María y al monasterio de La Rábida, como ya hemos comentado, pero también a las dos carabelas Pinta y Niña. En efecto, la Comisión encargada de la organización del evento, se había propuesto disponer de las tres naves históricas a fin de que figuraran en el certamen como una atracción original y evocadora.

Esta novedosa idea surgió en el seno del nuevo gobierno de los Estados Unidos, que pasó a presidir Harrison. El nuevo Presidente pretendía reproducir por entero la escuadra colombina con objeto de que se recordase con una expedición el memorable viaje del descubrimiento del Nuevo Mundo, pero como ya la Santa María se venía haciendo en España, el Gobierno de los Estados

²⁰ PUIG I VALLS, R. (1896). *Exposición Universal de Chicago: Notas científicas*. Barcelona: Tipografía de la Casa Provincial de la Caridad.

Unidos modificó su plan solicitando que se enviase a Chicago la nao y que se aceptase construir en la Península las carabelas.²¹ Así que determinó el crédito y envió una delegación a España con el pretexto de controlar el proyecto, presidida por McCarthy Little, Teniente de la Marina estadounidense. Una entrevista que este embajador concedió al diario *El Imparcial* de Madrid, nos da cuenta de su presencia en la Península así como de la misión que tenía encargada.

En su intervención, McCarthy Little ponía de manifiesto la importancia de que España ocupara un puesto privilegiado en la conmemoración de tal efeméride. En palabras suyas, “España, su bandera y sus representantes debían ser la figura central que recibiera los homenajes de todos”. Además, el agregado naval informaba del proyecto que venía a supervisar: las naves colombinas debían ser una réplica exacta de la que cruzó el Atlántico en 1492 y sería tripulada por marinos españoles, que vestirían como era costumbre a finales del siglo XV. Por otro lado, McCarthy Little trazó la ruta a seguir por las embarcaciones y justificó los motivos por los que el Gobierno norteamericano había encomendado la reconstrucción de las carabelas a atarazanas españolas. En este sentido, declaró que si bien su país disponía de astilleros perfectos y de ingenieros navales eminentes, la Pinta y la Niña iban a ser construidas en España porque “los barcos tienen su fisionomía como las personas, y un inglés no [podría] hacer nunca más que la caricatura de una embarcación española”. A ello añadía su deseo de que fuesen españoles y, más aun, andaluces quienes construyeran las naves.²² Pero estos propósitos, como veremos más adelante, ni fueron tomados en cuenta, ni por consiguiente, cumplidos.

Paralelamente a estos acuerdos, el Centro Superior de la Armada, como veníamos diciendo, ya había iniciado los trámites para proceder a la reconstrucción de la nao Santa María. El primer paso se consumó con el encargo de la ejecución, mediante decreto de las Cortes, al ministro de Marina José María

²¹ *ABC (Madrid)*. «El mar como aventura. Setenta años de viajes curiosos entre España y América». 08-XII-1962, pp. 14-17.

²² *El Imparcial (Madrid)*. «Para glorificar a España». 17-IV-1892, p. 2.

de Beránger, quien contactó con el ya mencionado pintor y restaurador Rafael Monleón.

Así las cosas, y con el objetivo de reconstruir fidedignamente a la Santa María, el Ministerio de Marina español creó una Junta presidida por el General de ingenieros de la Armada Casimiro Bona, y compuesta por el Capitán de navío Cesáreo Fernández Duro y por Rafael Monleón, máximos exponentes del estudio histórico de la arquitectura naval en España; actuó como secretario el Capitán de fragata Emilio Ruiz del Árbol, que lo era de la Secretaría militar del mismo Ministerio, quien pidió a la Academia de la Historia la participación de dos de sus miembros en el estudio, siendo designados Aureliano Fernández-Guerra y Juan de Dios de la Rada y Delgado.

Rafael Monleón como ponente presentó a esta Junta los planos, modelos y memoria en un primitivo borrador titulado *Restauración hipotética de las carabelas de Cristóbal Colón*, donde se recogían las dimensiones principales del casco, el tonelaje, el repartimiento interior o incluso el mueblaje que debería llevar. Dicho esbozo fue aceptado en un principio pero pronto modificado en sucesivas sesiones para ofrecer unos datos objetivos y verosímiles.



Ilustración 2. Reconstrucción hipotética de Rafael Monleón aprobada por la Comisión técnica oficial nombrada al efecto por el Ministerio de Marina.²³

²³ MONLEÓN Y TORRES, R. (1892): *Las carabelas de Colón (I)*. En *El Centenario: Revista ilustrada*. Madrid: Tipografía de "El progreso editorial", vol. I, p. 62.

Ello fue posible gracias a la colaboración de Casimiro Bona, que suplió la falta de datos seguros con complejos cálculos de estabilidad, de construcción, arboladura y superficie de velamen. José María de Beránger, Ministro de Marina, aprobó entonces la memoria y los planos de la Junta, y ordenó cumplir lo que decretaba la Ley sancionada por las Cortes, es decir, que los arsenales del Estado facilitaran material de construcción ya inservible para los buques modernos, además de comunicar que se facilitarían los fondos indispensables para el pago de otros accesorios y pertrechos que no hubiera en los almacenes. Formulado el plan completo en proyecto de ley, obtuvo la aprobación de los cuerpos colegisladores, quedando disuelta la Junta.

No obstante, la dificultad de la empresa requirió apoyo en una dirección facultativa, una inspección artística y en la consulta arqueológica. A este efecto fue creada en Real orden expedida por dicho ministro de Marina, el 21 de abril, una Comisión ejecutiva para realizar el proyecto, asociada a un ingeniero naval que disponía de suficientes atribuciones para aclarar y resolver todos los problemas que ocurriesen, así como también para invertir la cantidad entregada por la Junta directiva del IV Centenario. Esta Comisión ejecutiva estaba compuesta por el Capitán de navío Cesáreo Fernández Duro como presidente, el Teniente de navío de primera clase y oficial de Secretaría del Ministerio Francisco Cardona, el artista Rafael Monleón y el Contador de navío Francisco Gómez Símico como secretario. El ingeniero jefe de segunda clase Leopoldo Puente fue designado para dirigir la construcción.

La Comisión ejecutiva desarrolló un proyecto con pequeñas diferencias respecto a la nave moderna con la original. Estas variantes fueron introducidas por necesidad y sin afectar al carácter arqueológico esencial de la reproducción. Las modificaciones se justificaron “por las prácticas en la mano de obra, por el empleo de los instrumentos del trabajo, por los procedimientos de la industria, tan distintos ahora a los de la Edad Media, y (...) porque la rapidez de los trabajos (...) no han consentido la inspección minuciosa ni el cuidado en menudencias”. Por otro lado, “la nueva nao estaba más cargada de madera, más sólida y con más esmero de ejecución (...) que la original”. Hemos de recordar que el Gobierno español aprobó el proyecto de reconstrucción de la nao a solo tres

meses de los festejos en Huelva, lo que repercutió negativamente en el tiempo de que se disponía para ello.

Por otro lado, dicha asamblea se basó en una serie de documentos para guiar sus estudios: las cartas de marear españolas, anteriores y posteriores a Colón, en las que aparecen diseñados por mano pericial los navíos, las banderas, los escudos, las rosas náuticas y otros instrumentos, ejemplificadas en una carta de Juan de la Cosa custodiada en el Museo Naval o en otra atribuida a Hernando Colón que posee la biblioteca colombina de Sevilla; también se sirvió de grabados de naves como los que aparecen en los *Regimientos* del maestro Pedro de Medina, estampados en Sevilla, y el *Consulado del mar*, en Barcelona; en la pintura y en la escultura encontró la Comisión apoyo en un cuadro de la sacristía de la iglesia de Zumaya (Guipúzcoa) y en los relieves de la parroquia de San Nicolás de Burgos, donde aparecen combates navales entre naos castellanas y portuguesas, y embarcaciones azotadas por la tempestad con las velas deshechas y las jarcias partidas, respectivamente; y se fundó también en los primitivos tratados de naos en que se manifestaban las proporciones, la labra de los miembros, su enlace, materiales, clavazón, entre otros, como las obras de Diego García de Palacio y de Juan Escalante de Mendoza. A todo ello se sumaron algunos estudios especiales de Fernández Duro y las propias interpretaciones de Rafael Monleón.²⁴

²⁴ Publicación del Ministerio de Marina (1892): "La nao Santa María. Memoria de la Comisión Arqueológica Ejecutiva", pp. 14-20.

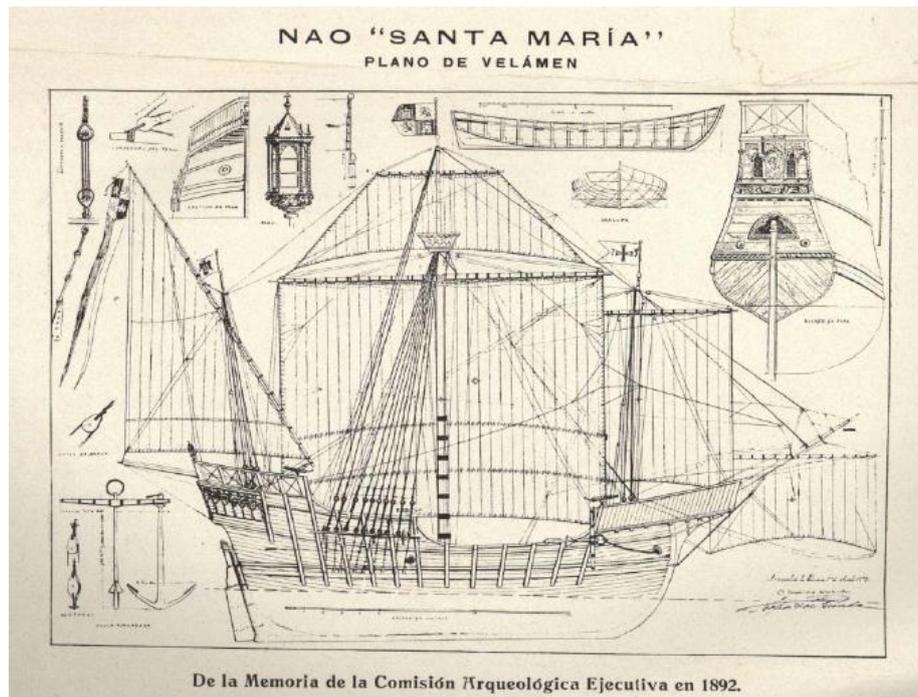


Ilustración 3. Planos del velamen de la nao Santa María, por la Comisión Arqueológica Ejecutiva.

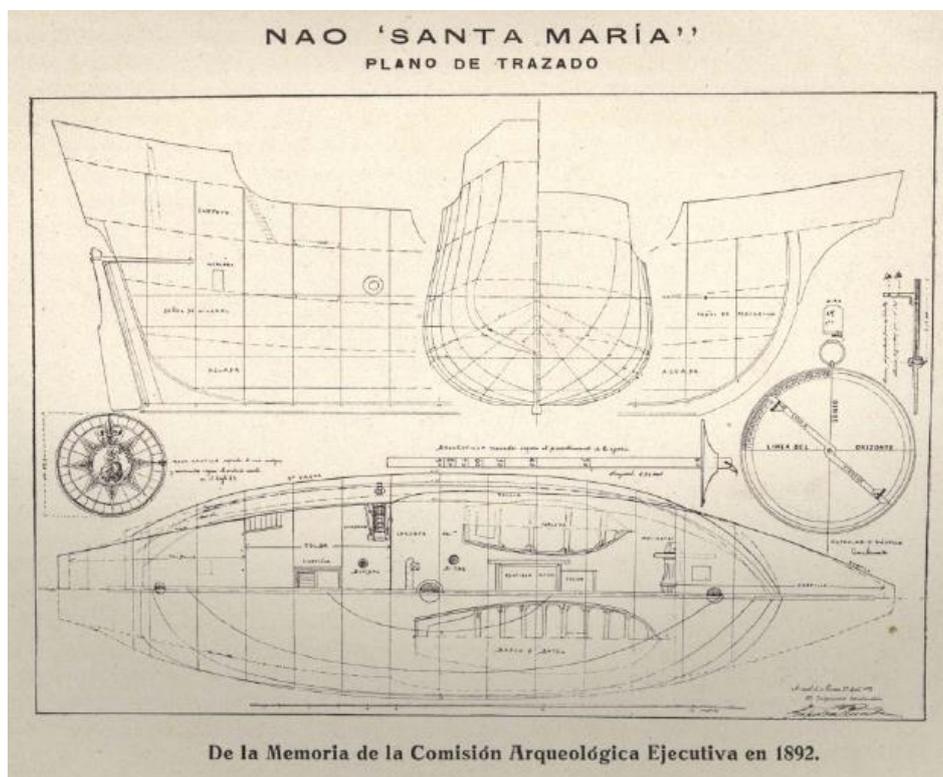


Ilustración 4. Planos del velamen de la nao Santa María, por la Comisión Arqueológica Ejecutiva.

Como vemos, el proyecto de la Santa María siguió avanzando hasta tal punto que ya disponía la Comisión ejecutiva de toda la documentación reunida. Pero no fue así en el caso estadounidense. Desde el Departamento de Estado norteamericano no se dio gran importancia a la reconstrucción de la Pinta y la Niña y ello se desprende de las palabras dedicadas a McCarthy Little: “coja usted unos faluchos, póngales una superestructura y ya están las carabelas”. También pone de manifiesto esta afirmación el crédito que concedió los Estados Unidos para dicho proyecto, insuficiente, lo que repercutió y se manifestó en el resultado de los trabajos. Y todo ello a pesar de que para las carabelas se nombró una Comisión ejecutiva para activar los trabajos, pero el general Bona, autor de los planos de la construcción y por consiguiente, de la nao Santa María, no formó parte de ella. Es más, tampoco se trazaron finalmente los planos de las carabelas, aunque en la exposición a las Cortes de 24 de marzo de 1892 se instase a que “iban a darse los planos” al encargado de construirlas por cuenta de los Estados Unidos. Lo que realmente sucedió fue la venta por parte de Rafael Monleón de sus diseños a McCarthy Little.²⁵

Con todo, la quilla de la nao Santa María se asentó en el Arsenal de la Carraca (Cádiz) el 23 de abril de 1892.²⁶ No obstante, hubo que esperar dos meses para que se procediera en Madrid a la firma del acuerdo entre McCarthy Little y el ingeniero naval Miguel Cardona para la construcción de las dos carabelas en los astilleros de la Barceloneta (Barcelona), único arsenal que aceptó encargarse de los trabajos por las escasas cifras de que disponía.²⁷ Desde entonces, en ambos puertos se trabajó a contrarreloj para que las réplicas estuvieran terminadas a tiempo, sobre todo en el catalán, que ya partía con semanas de retraso. La flota colombina iba a protagonizar los actos a celebrar en Huelva en los meses de agosto y octubre, y para ello restaba poco tiempo.

En efecto, en La Carraca el ambiente de trabajo lo había inundado todo y el proyecto, a finales de mayo, avanzaba “gracias a los esfuerzos de los operarios que no se [daban] punto de reposo”. De hecho, para ese tiempo, la

²⁵ *El Heraldo (Madrid)*. «Centenario de Colón». 21-VIII-1891, p. 2.

²⁶ *ABC (Sevilla)*. «La “Santa María” que presidió los actos de Huelva fue la estrella máxima en la Exposición Mundial de Chicago». 8-VII-1984, p. 95.

²⁷ *La Vanguardia*. «Notas locales». 18-VI-1892, p. 2.

nao ya estaba forrada y pintada de aplomado, y se estaban terminando los falconetes y el velamen; los botes, por su parte, ya estaban listos y los demás pertrechos seguían en ejecución. Pero a lo ambicioso del asunto, se añadía el problema del empleo de técnicas y maquinaria de la época del Descubrimiento, a fin de conseguir el mejor resultado. Por ello, “no estaba permitido el uso de cepillos de vapor para ajustar las piezas de acero, ni de máquinas modernas”. Con ello, “el herrero había desaparecido de la grada de construcción y el carpintero de ribera con su anacrónica azuela había relevado su puesto llenando el campo de astillas y convirtiendo como por encanto, la moderna factoría en [un] antiguo astillero”.²⁸

También el propio Miguel Cardona, días después de la firma del contrato, adquiriría en Palma de Mallorca dos cascos de buques modernos para construir la Niña y la Pinta.²⁹ Y es que, según el plan del Gobierno estadounidense, se debían adquirir dos buques pequeños, por ser menos costosos, para convertirlos en carabelas. Por otro lado, la ubicación de los astilleros barceloneses y de todo el material de construcción para las embarcaciones, cercanos a los Baños de la Deliciosa y Junta de Damas, impedían el paso que utilizaban los carruajes para llegar hasta la entrada de los citados balnearios.³⁰ Esta situación provocó en varias ocasiones la paralización de los trabajos con el fin de no cortar el acceso, hecho que retrasó los trabajos de construcción de las carabelas y que, como veremos más adelante, impedirá que la Pinta y la Niña participen en los actos conmemorativos de Huelva en el mes de agosto.

Entre tanto, la construcción de la flota colombina trascendió a la opinión pública, dejando de ser un simple asunto de Estado y convirtiéndose en un tema cotidiano en la vida de los españoles, como se observa en las numerosas referencias que encontramos en la prensa. Por su talento y por su ingenio, es necesario destacar aquí al periodista y dramaturgo Manuel Matoses, habitual colaborador de varias publicaciones periódicas con el pseudónimo Andrés Corzuelo que dedicó multitud de letrillas a tal suceso y que evidencian el

²⁸ *La Vanguardia*. «La carabela Santa María». 29-V-1892, pp. 4-5.

²⁹ *La Vanguardia*. «Notas locales». 24-VI-1892, p. 5.

³⁰ *La Vanguardia*. «Notas locales». 1-VIII-1892, p. 3

seguimiento de la construcción de las embarcaciones por parte de la población. Un ejemplo de su picaresca se aprecia en la siguiente composición: “¡Afortunadamente / la cosa va que vuela! / ¡Dentro de pocos días / tendremos carabela! / No me cabe en el pecho / tan inmensa alegría, / desde que sé que botan / a la Santa María”.³¹

Sus coplillas sirven como fiel testimonio de todo el proceso de materialización del proyecto, como la que incluimos. Y es que a esta letrilla sobre el buen ritmo de los trabajos de la Santa María no le faltaba razón. El 26 de junio de 1892, a los setenta y tres días de comenzar los trabajos, el casco de la nueva Santa María se deslizaba por las aguas gaditanas: la nao ya había sido lanzada al mar. No obstante, todavía quedaba mucho por hacer: “faltaba arbolarla y aparejarla, atender exterior e interiormente al decorado, armarla con la artillería y concluir el detalle”. Para ello, “los operarios se afanaban en los obradores (...) labrando tablas, barnizando muebles, aparte cosiendo velas, pintando escudos, acicalando lanzas” todo ello con ayuda de “picapedreros que hacían balas de mármol, de herreros forjando el fanal de popa (...), de imagineros sacando del roble ojivas, de ajustadores puliendo y graduando astrolabio y ballestilla”.³² A pesar de no estar concluidos todavía los trabajos, Fernández Duro señalaba: “Tienen puesta la vida en ella los marinos de todas partes, porque es el de la restauración, alarde arqueológico no vulgar”.³³

Desde finales de junio y hasta los últimos días de julio, fecha en que la nave partió hacia Huelva para estar presente en los actos de apertura de la celebración del Cuarto Centenario del Descubrimiento de América, multitud de curiosos se acercaron hasta La Carraca para ver el proyecto hecho realidad. Cabe destacar, en este sentido, la visita del general Beránger, ministro de Marina, acompañado de los también generales Delgado Parejo, director de personal de Ministerio de Marina, y Bermejo, jefe de la Armada, Cesáreo

³¹ *Blanco y Negro (Madrid)*. «Un poco de todo». 1-V-1892, p. 12.

³² Publicación del Ministerio de Marina (1892): “La nao Santa María. Memoria de la Comisión Arqueológica Ejecutiva”, p. 9.

³³ FERNÁNDEZ DURO, C. (1892): “Reseña crítica del Centenario”. En *La España Moderna*, julio de 1892, p. 201.

Fernández Duro, Manuel Mozo y los senadores Magaz y Fabra el 29 de julio.³⁴ También tuvieron lugar numerosos actos, como la visita del obispo de Cádiz, que bendijo la réplica.³⁵

Como se ve, la celebración tomó por completo un nuevo cariz, y si antes se pensó en el viaje a Chicago como algo posible, después se convirtió en el acto principal de la conmemoración del Cuarto Centenario. Durante ese período que comentábamos, también se procedió al nombramiento del comandante de la nao Santa María para la travesía, hecho que tuvo lugar el 28 de junio de 1892, cuando Víctor M. Concas y Palau llegaba a Cádiz procedente de una expedición en América del sur. Recibió entonces la noticia de su designación y, tras aceptar, se dedicó a estudiar la travesía, cuestión que todavía no se había abordado.

El primer proyecto consistía en que la escuadra colombina fuera a remolque a La Habana y, desde allí, se dirigiese hacia Nueva York para presidir y participar en la gran revista naval programada para el 28 de abril de 1893. A continuación, seguirían a Chicago, donde se quedarían las carabelas, regresando la nao a La Habana para quedar como recuerdo del IV Centenario. Lo cierto es que Víctor Concas no quedó muy satisfecho con este primer planteamiento e introdujo una modificación: solicitó que las carabelas fueran a vela hasta la capital cubana y, tras su llegada, continuar con el plan establecido. No debió sonar muy descabellado cuando su idea fue aceptada, pero cuando viajó a Barcelona y vio con sus propios ojos las carabelas, de las que no tenía noticia alguna, manifestó al ministro de Marina que no eran una cosa seria y que era imposible que fueran a vela, por lo que tendrían que ir, lamentablemente, a remolque. Esto se debió a que, como hemos visto, se adquirieron buques modernos con la pretensión de convertirlos en carabelas. Al decorar con una nueva estructura los barcos, se les dotó de un peso superior al que podían soportar y, además, se les extrajo la popa, pues poseían más eslora de la asignada por los trabajos arqueológicos de Rafael Monleón. Lo que sucedió es que ambas naves quedaron sin salida de agua por ninguna parte, y siendo las

³⁴ BERNABÉU ALBERT, S. (1986). *Op. cit.*, p. 71.

³⁵ *La Vanguardia*. «Noticias de Cádiz». 31-VII-1892, p. 5.

carabelas una proa y un pedazo de buque, las embarcaciones se mostraron imposibles de navegar.

Con este panorama, Víctor Concas, comandante del viaje transatlántico, se dispuso a trazar los presupuestos. Para ello tuvo en cuenta que había que llevar a remolque las dos carabelas hasta La Habana, comisionando al efecto dos buques de guerra; que debían seguir después de Nueva York a Chicago, por el río San Lorenzo, pues el canal Eire que se creyó el mejor camino tenía un puente de hierro que impedía el paso; y además había que sostener las tres réplicas desde agosto de 1892 hasta octubre del 1893, fecha en que terminaría la Exposición Universal de Chicago. Por otro lado, a los presupuestos se añadían el coste de un remolcador mercante desde Montreal a Chicago, pues según los tratados entre Canadá y los Estados Unidos, solo podía haber en los lagos un único buque de cada nación, es decir, de las dos que dominaban las orillas y ningún otro. También se contemplaba el pago por pasar por los canales.

Todo ello determinó un presupuesto enorme, hasta ahora no tenido en cuenta, ya que solo se había calculado el coste de la reconstrucción y no el del viaje. Nuevamente, asistimos a la colaboración entre ambos países. Ante tal situación, una reunión entre Víctor Concas y McCarthy Little se saldó con el acuerdo por el que los Estados Unidos se comprometían a llevar las carabelas a La Habana, donde serían entregadas a España; desde allí serían tripuladas por marinos españoles aunque el país norteamericano cuidaría del remolque. También se estableció la participación de las dos carabelas en los actos conmemorativos del mes de octubre en Huelva, con objeto de que figuraran junto a la nao Santa María, pues estas no estarían listas para agosto. Una vez terminados los festejos serían devueltas.³⁶

³⁶ CONCAS Y PALAU, V. (1914). *La nao histórica Santa María en la celebración del IV Centenario del Descubrimiento de América*. Madrid: Imprenta Alemana, pp. 16-20.

4.4. Las carabelas en Huelva: agosto y octubre de 1892.

Según el programa de los festejos propuesto por la Real Sociedad Colombina Onubense, debían dividirse estos en dos series: una en agosto, aniversario de la salida desde el puerto de Palos de la Frontera, y otra en octubre, aniversario a su vez del Descubrimiento de América.

Para tal fin, se produjo el 30 de julio el traslado de la Santa María a Cádiz a remolque del buque «Legazpi», en medio de un ininterrumpido cañoneo, comandada por el Capitán de fragata Víctor Concas. Un día después, a las seis de la tarde, abandonaba la ciudad la nao rumbo a los Lugares Colombineos. Lo hacía remolcada por el vapor «Piélagos» y escoltada por numerosos buques oficiales y particulares.³⁷ La nave, además de estar capitaneada por Víctor Concas, contaba con una tripulación de más de cincuenta hombres. Al día siguiente, el 1 de agosto de 1892, entraba en Huelva, donde permaneció dos días para protagonizar los festejos onubenses. En los actos que desarrollaron para tal fin, las réplicas de las carabelas Pinta y Niña no estuvieron presentes, como ya hemos comentado, debido a los imprevistos y retrasos que sufrieron los trabajos de construcción, de manera que solo la nao Santa María, acompañada de decenas de barcos, pudo rememorar la salida del puerto de Palos de la Frontera, como si del 3 de agosto de 1492 se tratase.

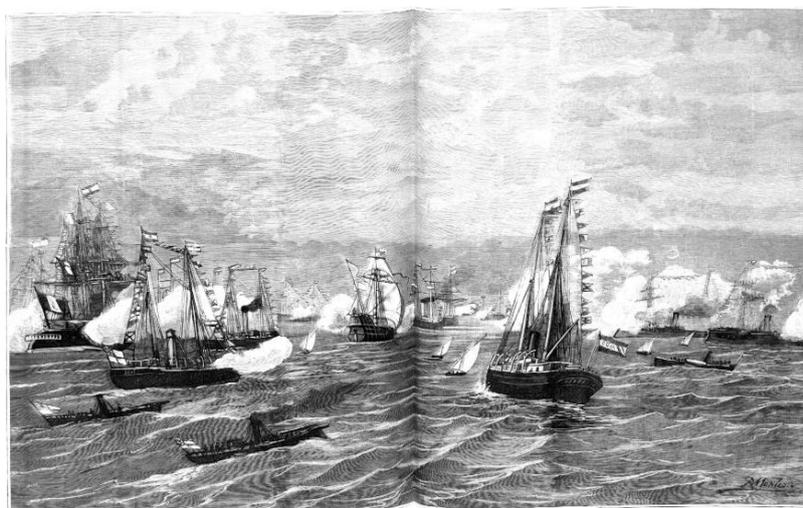


Ilustración 5. FIESTA CONMEMORATIVA EN HUELVA. *La nao Santa María (a la izquierda) navegando entre las escuadras española y extranjeras.*

³⁷ *La Vanguardia*. «Notas locales». 27-VIII-1892, p. 2.

Su destino esta vez no fue América, sino regresar a Cádiz, donde esperó a las carabelas para participar de nuevo, ya sí todas juntas, en los actos del mes de octubre en Huelva.³⁸ La presencia de la nave capitana en los Lugares Colombinos supuso toda una atracción para los habitantes de la zona, teniendo una trascendencia nacional e incluso internacional.³⁹

Mientras tanto, el ritmo de trabajo en La Carraca quedó reducido a pequeñas labores de mantenimiento de la Santa María. No obstante, aunque la nao estaba completa en su exterior, no sucedía igual en su interior, más parecido según Víctor Concas, al de un buque de carga de siglo XIX que al de una nao del siglo XV. Solo la cámara oculta con frente gótico era clásico. Para una dotación compuesta de un Comandante, cinco Oficiales, cuatro Guardias marinas y cinco de maestranza, y un nutrido contingente de marinería, la inexistencia de camarotes, literas, cocina, y retrete era inadmisibile, más aún cuando se iba a cruzar el Atlántico. Víctor Concas instó a que se acomodase a la dotación, pero solo lo consiguió tras el regreso de la Santa María a Cádiz en el mes de octubre.

Por el contrario, en Barcelona, los operarios se esforzaban por concluir las carabelas que, como bien ha quedado ya manifiesto, no eran imprescindibles, sino que tenían una función secundaria: acompañar a la nao Santa María. De esta forma, a finales de agosto, ambas se encontraban completamente forradas con cobre y ya habían comenzado las operaciones preliminares para ser lanzadas al agua.⁴⁰ En efecto, todo marchaba según lo previsto y solo hubo que esperar un mes para la culminación y la salida de las réplicas. Por entonces, el diario *La Vanguardia* daba cuenta de la llegada del crucero norteamericano «Bennington» al puerto de Barcelona, con objeto de acompañar a la Pinta y la Niña en su viaje hasta Cádiz.⁴¹ Tres días después se cumplía su misión: el 30

³⁸ *El correo español (Madrid)*. «Fiesta del centenario. Viaje del ministro de Marina», 27-VII-1892, p. 2.

³⁹ La prensa estadounidense se hizo eco de la presencia de la Santa María en las celebraciones llevadas a cabo en Palos de la Frontera en agosto de 1892. *Sterling Gazette (Illinois)*. «Began Columbian celebrations», 4-VIII-1892, p. 2

⁴⁰ *La Vanguardia*. «Notas locales». 28-VIII-1892, p. 2.

⁴¹ *La Vanguardia*. «Noticias marítimas». 27-IX-1892, p. 5.

de septiembre ambas carabelas zarpaban a remolque del buque de los Estados Unidos.⁴²

Una vez en la provincia gaditana, las tres naves colombinas viajaron a Huelva, donde participaron desde el 10 de octubre en los actos conmemorativos del Cuarto Centenario del Descubrimiento de América. Al crucero «Bennington» se agregó, en esta ciudad, el «Newark», procedente de una revista naval organizada en Génova y también enviado por los Estados Unidos. El Gobierno norteamericano estimó necesaria la colaboración de este segundo buque para remolcar una de las carabelas hasta La Habana, próximo destino al que debían acudir.

Las carabelas llegaron a Huelva arbolando la bandera de los Estados Unidos, con sus gallardetes de guerra y a remolque, como decimos, del crucero «Bennington», también estadounidense. La Pinta y la Niña, a diferencia de la Santa María, estaban embadurnadas de alquitrán por dentro y por fuera, incluso sus cubiertas se mostraban sin adornos, lo que evidenciaba que no tenían semejanza histórica con las originales y, sobre todo, que estaban muy por debajo de la recreación de la nao, de alteroso casco y adorno teatral. En definitiva, no era más que el reflejo de un proyecto muy poco cuidado desde sus inicios, del que no importaron, como hemos visto, ni su configuración ni su desarrollo. Curiosamente no se ha hallado casi ninguna documentación.

A estas alturas, las carabelas ya no dependían de McCarthy Little, el presidente de la delegación norteamericana enviada meses atrás, sino de la Armada de los Estados Unidos, que estaba en Europa para la conmemoración del Cuarto Centenario. Conforme al plan de entregar las carabelas para que figurasen junto a la nao en octubre en Huelva, hubo una conferencia entre el Presidente del Consejo de Ministros Antonio Cánovas del Castillo, el ministro estadounidense en Madrid, el Almirante Luce, dependiente del Ministerio de Relaciones exteriores de su país, Míster Curtis, Delegado general de la Sección Latina en la Exposición de Chicago y Víctor M. Concas y Palau, no asistiendo a esta cita McCarthy Little. Por ello, el ministro de los Estados Unidos hizo entrega al comandante de la Santa María de un volante, para que este, a su vez, le fuera

⁴² *La Vanguardia*. «Notas locales». 1-X-1892, p. 2.

entregado al comandante del «Bennington» y así se efectuara la cesión de manera oficial de las carabelas al Gobierno español para los referidos actos de octubre.

La presencia de las carabelas en Huelva propició que aparecieran en grabados, carteles, programas y miles de artículos de recuerdo que el mercantilismo decimonónico puso a disposición del visitante. Así se puede corroborar en la imagen que incluimos a continuación, donde un grabado inmortaliza a la izquierda el momento en que la nao Santa María parte de La Rábida, con la columna erigida con motivo del Cuarto Centenario al fondo; en la derecha, muestra a la escuadra colombina llegando a la Exposición Universal de Chicago.

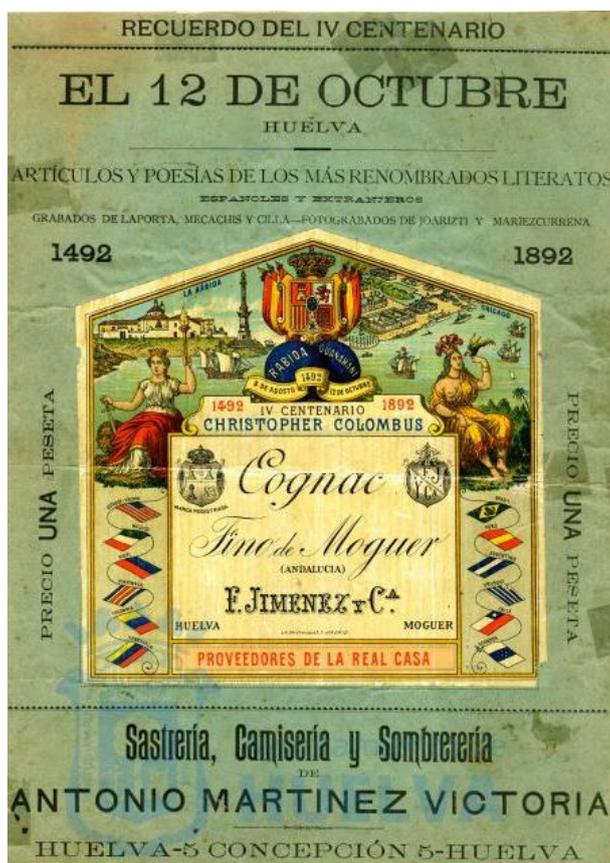


Ilustración 6. Recuerdo del Cuarto Centenario dado el 12 de octubre en Huelva.⁴³

⁴³ Archivo Municipal de Huelva. (Fondo Díaz Hierro_ R. 00457, Sign. A-001 - Procede de FDH-Archivo-Cpt. 1330).

Desde octubre de 1892 hasta febrero del año siguiente, la flota colombina permaneció en el puerto de Cádiz, donde se probaron sus cualidades de navegación y se hicieron algunas modificaciones necesarias en los sistemas de dirección. Todo ello tenía como finalidad la preparación de las embarcaciones para el viaje a través del Atlántico.

Por lo que respecta al Departamento norteamericano, la reconstrucción de La Rábida ya había concluido y, poco a poco, se estaban terminando de acondicionar las reliquias colombinas en su interior. La Casa de Alba, por ejemplo, aceptaba colaborar prestando cinco documentos originales, entre los que figuraba la firma de Colón.⁴⁴ El proyecto de hacer una réplica del monasterio de Palos de la Frontera fue ideado por los norteamericanos, es por ello que la información disponible acerca de los avances en su construcción, así como datos, son escasos.

4.5. El viaje trasatlántico.

Llegados a este punto, debemos aclarar que la nao y las carabelas cruzaron el océano por separado. El objeto de esta decisión lo encontramos en que la Pinta y la Niña eran propiedad de los Estados Unidos, nación que las había financiado para ayudar a España en su participación en la Exposición Universal de Chicago. De esta manera, el Gobierno norteamericano estimó oportuno regalar las dos embarcaciones al país europeo, hecho que se consumó en un acto oficial en La Habana con la llegada de la nao, semanas después.⁴⁵

A finales de enero de 1893 bajaba la nao Santa María de La Carraca a Cádiz, donde permanecería hasta el 6 de febrero, fecha prevista para partir hacia América. La nave estaba completamente preparada y mejor equipada en cuestiones de seguridad, pues se le había construido un foque y una vela mayor para resistir la ferocidad del mar. El viaje previsto contemplaba visitar las Palmas

⁴⁴ "La Casa de Alba en la Exposición Universal de Chicago". En *El Centenario: Revista Ilustrada (Madrid)*. Tomo IV, 1892.

⁴⁵ *The Wilkes-Barre Times (Pennsylvania)*. «They arrive at St. Thomas». 15-III-1893, p. 2.

de Gran Canaria, Tenerife, Puerto Rico, La Habana y estar a finales de abril en Nueva York para presidir la gran revista naval en el río Hudson. Como vemos, se trataba de un largo viaje para el breve tiempo de que se disponía, apenas dos meses. Así las cosas y con objeto de recuperar el tiempo perdido, el Gobierno resolvió que el crucero «Isla de Cuba» remolcaría a la Santa María hasta Canarias para, desde allí, emprender el viaje a vela. Una vez que llegase a América, concretamente a Baracoa (Cuba), volvería nuevamente a ser remolcada por un crucero hasta La Habana. Pero un accidente de última hora en la maquinaria del «Isla de Cuba» obligó a retrasar la salida de la nao.

Con este pretexto, el 11 de febrero partía desde Cádiz la Santa María, remolcada por el vapor «Isla de Cuba» y comandada por el capitán Víctor Concas y Palau; tenía por destino las Palmas de Gran Canaria, ciudad en la que arribaba cuatro días después.⁴⁶ Durante el trayecto, se vivieron momentos complicados como narra el propio Víctor Concas: “los remolinos producidos por la salida de aguas hacen insensible el efecto del timón” y “el mal gobierno, debido a las condiciones del buque, a llevar cortos los remolques y a los balances que esto último produce, hacen esta navegación trabajadísima y deseando todos vernos a la vela y solos”. Superada las dificultades, el 15 de febrero llegaba la Santa María a su primer destino, echando anclas en el puerto de la Luz. Por su parte, el 18 de febrero, el crucero «Newark» y el «Bennington», remolcaron las reproducciones de la Niña y de la Pinta, respectivamente, y se produjo la salida también desde el puerto gaditano rumbo a las Palmas de Gran Canaria. La primera réplica estaba a cargo del teniente Thomas B. Howard, mientras que la segunda estaba bajo supervisión de su análogo John C. Colwell. Las carabelas llegaron al territorio insular el 22 de febrero.

En ambas recepciones las embarcaciones fueron recibidas con un acto oficial de bienvenida y con grandes muestras de entusiasmo y expectación. Las carabelas permanecieron tres días en su destino, para el disfrute de todos y para garantizar el avituallamiento de los barcos remolcadores. Por su parte, la nao viajó hacia Tenerife, donde permaneció varios días más, hasta el 22 de febrero cuando partió hacia América, ya sí, a vela. En cuanto a las réplicas de Miguel

⁴⁶ *La Vanguardia*. «La nao “Santa María”». 20-II-1893, p. 3.

Cardona, tres días más tarde partieron hacia la isla de Santo Tomás, ubicada en el mar Caribe, siguiendo un curso un poco más al sur que el que tomó originalmente Cristóbal Colón. El trayecto fue realizado en quince días, llegando las carabelas el 12 de marzo.

La recepción fue masiva en la isla caribeña, pues multitud de barcos se situaron en las inmediaciones del puerto con el fin de saludar y elogiar a las réplicas. Sin duda, fue una fecha para recordar, como así lo plasmaron los periódicos locales, que dedicaron numerosas secciones al acontecimiento que se había vivido en la isla. Después de un par de días anclada en Santo Tomás, donde se aprovechó para abastecer de carbón a los barcos remolcadores, la escuadra retomó su travesía rumbo a La Habana, recorriendo el sur de Puerto Rico y Haití, atravesando el Canal de los Vientos, y continuando por la costa norte de Cuba hasta su capital, donde finalmente atracaría el 21 de marzo. Miles de personas se alineaban en las costas y muelles para ver las embarcaciones. A su llegada, se procedió al saludo nacional con veintiuna armas de fuego, que fueron disparadas por cuatro cañoneros españoles anclados en el puerto y revestidos con la bandera de los Estados Unidos, en honor del país que las había costeadado.⁴⁷

Por lo que respecta a la nao Santa María, ancló por primera vez en territorio americano el 30 de marzo en San Juan de Puerto Rico, después de una larga travesía a través del Atlántico, y que magistralmente fue relatada por el propio capitán Víctor M. Concas y Palau en su diario. Había tardado en la travesía treinta y seis días, los mismos que tardó Colón, del 6 de septiembre que dejó Canarias, al memorable 12 de octubre de 1492, coincidencia histórica que resultó de la casualidad. A su llegada a la isla, en el castillo del Morro, el cañonero «Indio», de la Armada española, dio remolque a la nao, llevada hasta su capital, que se había preparado para estar a la altura de tan magno acontecimiento. En la imagen que mostramos a continuación, se refleja el acto principal que tuvo lugar en aquella ciudad.

Como relata el propio Víctor Concas, “por la mañana se celebró una misa de campaña en la plaza del Ayuntamiento. Sobre la fachada se elevaba un

⁴⁷ *The Hawaiian Star (Honolulu, Hawaii)*. «Towing the caravels». 27-IV-1893, p. 3.

grandioso templete, al que se subía por una escalinata y donde el señor Alcalde de la ciudad me hizo entrega de un precioso estandarte de Castilla, bordado sobre damasco y cuyo estandarte fue conducido a bordo en procesión cívica y se arboló en el palo mayor [de la nao], entre los vítores de millares de espectadores”.⁴⁸ Con todo, la recepción de Puerto Rico no fue tan ostentosa y popular como las dos de Canarias, pero sí sumamente afectuosa.



Ilustración 7. SAN JUAN DE PUERTO RICO. *Acto de entrega de la bandera ofrecida por la ciudad a los tripulantes de la nao Santa María durante la misa de campaña celebrada en su honor.*

El 2 de abril zarpó la nao a vela, recorriendo la costa de Santo Domingo, desde Samaná hasta Montecristo. Posteriormente, prosiguió por la isla Tortuga, al norte de Haití. Cinco días después, próximos a la isla de Cuba, el crucero español «Jorge Juan» remolcó a la nao, poniendo fin para siempre al viaje a vela. La nao visitaba la capital cubana para reencontrarse con las carabelas. Asistimos, pues, a uno de los principales episodios de la corta pero intensa historia de las embarcaciones. Nos referimos al acto oficial que tuvo lugar el 10 de abril de 1893 en el puerto de La Habana, donde el Gobierno norteamericano entregó al español, representado por el capitán Víctor M. Concas y Palau, las dos carabelas.

⁴⁸ CONCAS Y PALAU, V. (1914). *Op. cit.*, p. 86.

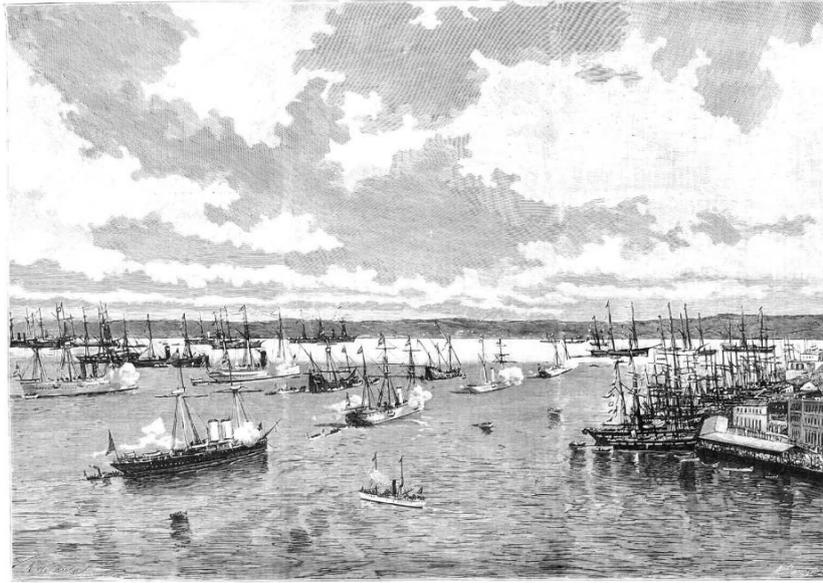


Ilustración 8. LA HABANA. *Entrega a España de las carabelas Pinta y Niña, construidas en Barcelona a expensas de los Estados Unidos.*⁴⁹

Al atardecer del 9 de abril, llegaba la Santa María a la bahía de La Habana. Fue recibida por el caza torpedero «Nueva España», el cañonero «Concha» y multitud de remolcadores y botes de vapor y de vela atestados de gente. El puerto y la orilla estaban llenos de curiosos, saludando con vítores. A su llegada, la comisión fue atendida por el Gobernador civil, por los miembros del Ayuntamiento y por representantes de los centros y casinos de la población, quedando la nave capitana fondeada en el muelle de la Machina donde, precisamente, se encontraban ya las carabelas entregadas por los estadounidenses, como se acordó con este país a través de McCarthy Little. La Pinta, estaba al mando del Teniente de navío de primera clase Rodrigo García de Quesada, y la Niña al del Jefe de la misma graduación Juan Vignau.

El 10 de abril, el obispo de La Habana celebró una misa por la mañana, a la que asistieron las dotaciones de toda la escuadra colombina. Durante los días que permanecieron en la capital cubana, Víctor Concas y los oficiales asistieron a banquetes, bailes de etiqueta, funciones en teatros, etc. celebrados con motivo de la visita de las réplicas. El 15 de abril finalizaba la expedición histórica que dio vida a la conmemoración del viaje del descubrimiento. Desde ese momento, el destino de las naves fue la Exposición Universal de Chicago, para lo que

⁴⁹ *La ilustración española y americana (Madrid)*. 15-V-1893, p. 12.

abandonaron, eso sí, ya todas juntas el puerto de La Habana al día siguiente con el fin de poner rumbo hacia la revista naval de Nueva York.

No obstante, antes de llegar a este evento, la flota realizó escala en Hampton Roads (Virginia). Aquí llegaron a remolque de tres buques de guerra españoles: el crucero «Infanta Isabel» remolcaba a la Santa María; el buque torpedo «Nueva España» acompañaba a la Niña; y el crucero «Reina Regente» hacía lo propio con la Pinta. En la costa de Virginia, fueron recibidas con atronadores saludos y la exhibición de banderas de España y Estados Unidos.⁵⁰ Hampton era el punto de reunión de todas las embarcaciones del mundo que iban a participar en el evento naval neoyorquino. Según el programa, las flotas extranjeras debían navegar juntas desde allí a Nueva York, pero como la escuadra española tenía que llevar las carabelas y no podía aguantar el ritmo del resto, salió con un día de antelación, es decir, el 22 de abril, llegando a dicho destino sin retraso.⁵¹



Ilustración 9. La nao Santa María entrando en Hampton Road (Virginia). 20 de abril de 1893.

⁵⁰ *The Abbeville Press and Banner* (Abbeville, Carolina del Sur). «The caravels arrive» 10-V-1893, p. 2.

⁵¹ CONCAS Y PALAU, V. (1914). *Op. cit.*

Cuatro días más tarde quedaban ancladas las naves en el río Hudson, de la ciudad neoyorquina, preparadas para la revista naval que tendría lugar a la mañana siguiente, el 27 de abril. En cuanto a la organización y desarrollo del acto, es preciso comentar que todas las escuadras estaban fondeadas en dos líneas: a un lado, la norteamericana; y al otro, las extranjeras. Al amanecer, se colocaron las carabelas a la cabeza de las líneas y en el medio, en posición avanzada, la Santa María, figurando tener el mando de toda aquella flota.

La presencia de las carabelas no fue tan destacada en este acto, debido a que no eran las protagonistas ni el motivo por el cual se había organizado. Por otro lado, la exhibición naval dejó manifiesto el creciente poderío militar y náutico de los Estados Unidos que, fieles a su propósito de proyectarse por Centroamérica y proteger sus costas nacionales, venían construyendo su armada. A los norteamericanos, dotados ya de una gran capacidad industrial siderúrgica para cubrir las necesidades tanto en blindajes como en cañones, les fue fácil incorporarse a la carrera armamentística, pasando de seis buques de guerra a setenta en pocos años.⁵²

No obstante, en Nueva York, sí tuvieron lugar dos sucesos significativos: Víctor Concas recibió un telegrama de la Reina regente María Cristina, por el que le felicitaba a él y a toda la tripulación por el éxito del viaje; y también se produjo la visita del duque de Veragua a la nao Santa María, heredero del nombre y del título de Colón. Durante todo el mes de mayo, la escuadrilla colombina tuvo que permanecer en Nueva York, sin poder partir hacia Chicago, puesto que el río San Lorenzo estuvo congelado, mostrándose innavegable. Por otra parte, el viaje no se podía hacer por el canal Eire, a causa de la presencia de puentes de ferrocarriles, que también impedían el paso de las carabelas. Ante tal situación, y con objeto de no faltar a la cita en la Exposición Universal de Chicago, se resolvió dar la vuelta a Nueva Escocia y transitar los grandes lagos.

Para ello, Víctor Concas, como representante de la escuadra colombina, tuvo que viajar a Washington para pedir permiso, ya que en un principio se

⁵² O'DONNELL, H. *et* DE ESTRADA, D. "La Armada: proyectos y realidades de una política naval". En FUSI, J.P. *et* NIÑO A. (Eds.) (1997). *Vísperas del 98: orígenes y antecedentes de la crisis del 98*. Madrid: Biblioteca Nueva, pp. 102-104.

acordó un recorrido y una tutela por parte del Gobierno norteamericano, que debía de cuidar el remolque; y porque el Capitán se opuso a que oficiales estadounidenses dirigiesen las naves. Allí, en Washington, contactó con el ministro de Marina estadounidense, Herbert, y con el ministro de Relaciones Exteriores, Gresham. Para su asombro, ninguno de los dos tenía constancia de la existencia de las carabelas ni del programa acordado por el gobierno anterior de Harrison. Hemos de destacar que, en estos momentos, ya se había producido un cambio en la presidencia norteamericana, liderada ahora por Cleveland. Víctor Concas, pues comentó todo cuanto se había hecho (la construcción de las réplicas, el viaje, etc.) y esperó a que contactaran con el Gobierno español. Finalmente, tuvieron que esperar hasta el 5 de junio para abandonar Nueva York, tras conseguir los buques de guerra para remolcar las réplicas y un remolcador. Por otro lado, el Teniente de navío Gutiérrez Sobral, tomó el mando de la Pinta y Antonio Vázquez, también con este cargo, la Niña.

Tras su estancia en la revista naval y en la propia ciudad de Nueva York, la flota colombina inició su camino hacia la ciudad de Chicago, destino final de la travesía. Nos disponemos, pues, a trazar toda la ruta que siguió la comitiva hasta su llegada a la Exposición Universal. Es preciso, no obstante, recalcar que durante todo el trayecto, las embarcaciones fueron realizando escala en multitud de ciudades, las cuales organizaron actos de recepción presididos por las autoridades locales correspondientes y contando con la presencia de una gran muchedumbre que, atraída por las espectaculares réplicas, se agolpaba en las inmediaciones de la costa. El esquema se repitió una y otra vez en cada parada: la Santa María, la Pinta y la Niña eran agasajadas en la entrada a los puertos de las urbes, se procedía a una ceremonia oficial de bienvenida y, posteriormente, las naves eran ancladas durante varios días para poder ser visitadas. Por este motivo, nos limitaremos a seguir el itinerario emprendido por las mismas, enumerando los principales puntos geográficos por los que pasaron, así como las ciudades hasta la entrada en Chicago.

En efecto, tras abandonar la ciudad de Nueva York el 6 de junio, el remolcador «Tritón» condujo a través del río Hudson a las tres réplicas, que pasaron por debajo del puente de Brooklyn. A él se unió, más tarde, el crucero «Newark», ocupándose de la Santa María, y el remolcador «Yowana» que se

hizo cargo de la Niña, por lo que el «Tritón» pasó, finalmente, a remolcar a la Pinta. De ahí, continuaron por el canal existente entre la costa neoyorquina y Long Island, para después proseguir por el estrecho marino de Vineyard Sound, ubicado en el Estado de Massachusetts. Posteriormente, cruzaron el gran golfo que se forma entre Nantuchel y el sur de Nueva Escocia, península que dejaron a su izquierda hasta doblar el cabo Canso y llegar a la bahía de Chedabucto. A continuación, cruzaron el canal que separa Nueva Escocia de las islas de cabo Bretón, no con pocas dificultades.

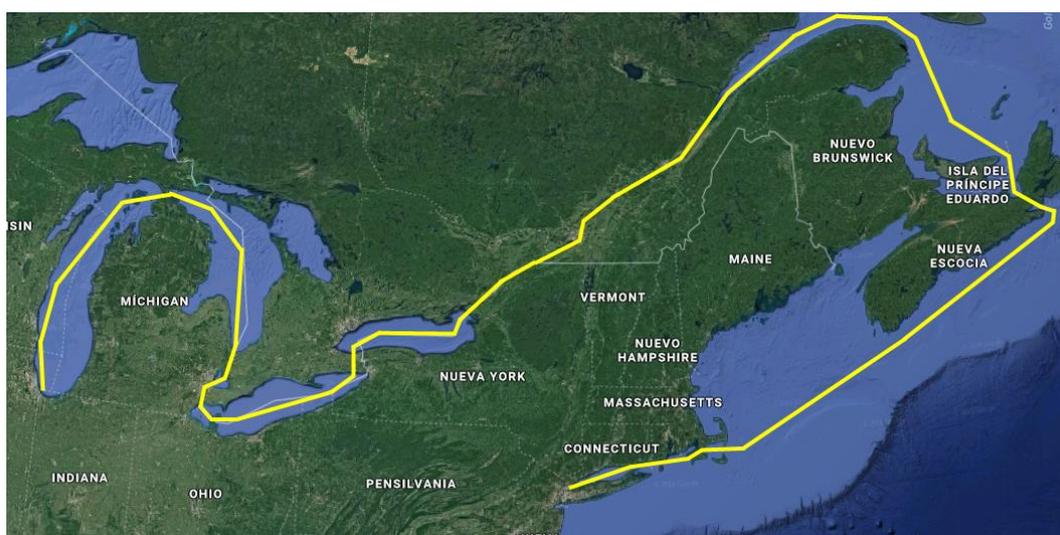


Ilustración 10. *Travesía de las carabelas desde Nueva York hasta Chicago.*⁵³

El 12 de junio estaban las carabelas en la ciudad canadiense de Gaspé, donde fondearon. Era la primera parada en Canadá y, precisamente por su frontera con los Estados Unidos discurrieron, es decir, por el río San Lorenzo, llevándoles por Quebec y Montreal, hasta llegar el 24 de junio al lago Ontario. De ahí, fueron rumbo a Toronto y continuaron por el canal de Welland, cruzaron el lago Erie y visitaron Detroit el 1 de julio. El último punto importante lo conformó Milwaukee, ya en el lago Michigan.

⁵³ Realizado por mí mismo.

4.6. Las carabelas se reencuentran con La Rábida en Chicago.

Desde Milwaukee, partió a las cuatro y media de la tarde del 6 de julio de 1893, la escuadra colombina para el puerto de Chicago, su destino final, después de haber recorrido 8.600 millas. En Evanston fue recibida por la comitiva que le acompañaría hasta Chicago. Esta estaba integrada por el vapor de guerra de los Estados Unidos «Michigan», con la insignia del ministro de Marina; y nueve vapores más llenos de gente. El «Michigan» saludó a las carabelas con veintiún cañonazos y todos emprendieron la ruta hacia Chicago. No obstante, con anterioridad, habían pasado a bordo Enrique Dupuy de Lome, Delegado del gobierno español en la Exposición, con sus secretarios; el Teniente de navío Ibarreta; toda la comisión del ejército y todos los representantes de Agricultura, Bellas Artes, Industria, Cuba, etc., que se adelantaron a darles la bienvenida.

Al medio día llegaron a la impresionante columnata del gran parterre de la Exposición, donde desembarcaron todos los oficiales de las carabelas y comisiones de España, que fueron escoltados por las tropas de los Estados Unidos hasta el palacio de la Exposición donde, en un templete, estaban las Comisiones oficiales: el ministro de Marina Herbert, el Capitán general Miles, y Palmer, Presidente oficial de la Exposición.

Rafael Puig i Valls, corresponsal del diario *La Vanguardia*, denominó a la llegada de las carabelas como “gran fiesta hispano-americana” y explicó que “a media milla escasa de la Exposición, la Santa María deja caer el ancla. En medio de un silencio solemne empieza el cañoneo, que contestan los demás buques y la nao ante un público numerosísimo que contempla el espectáculo mudo y como dominado por uno de los acontecimientos más hermosos que ha presenciado el mundo en este siglo. Al cañoneo sigue la manifestación de los vapores y lanchas, pitando todos a un tiempo y lanzando grandes chorros de agua y de vapor a 6 o 7 metros de altura, pareciendo geiseres salidos del fondo de las aguas para saludar y admirar la gloria del gran genovés. Al mismo tiempo, esquifes y piraguas llenos de indios, ostentando las galas de sus fiestas, con sus cuerpos que brillan al sol, se dirigen rápidamente a la nao para saludarla”.⁵⁴

⁵⁴ PUIG i VALLS, R. «Exposición de Chicago. La llegada de las carabelas», 25-VII-1893, p. 4.



Ilustración 11. *Las carabelas recién llegadas a la Exposición Universal de Chicago.*⁵⁵

Finalmente, las carabelas se colocaron dentro de un canal frente al edificio de Agricultura, delante de la réplica del monasterio de La Rábida, donde permanecieron hasta el final de la Exposición.⁵⁶

La importancia de alojar uno de los símbolos de la gesta colombina, como fueron las carabelas, en la Exposición Universal de Chicago fue enorme. La manifestación se trató de la primera de carácter internacional del continente americano y situó a la ciudad al nivel de las grandes capitales europeas como Londres, París y Viena, que desde mediados del siglo XIX venían organizando certámenes que mostrasen las maravillas del progreso científico e industrial. Además, fue visitada por 27 millones de personas y contó con cerca de doscientos edificios, muchos de ellos de gran magnificencia.

Por otro lado, entre las novedades científicas y técnicas que se pudieron admirar allí figuraban el cinematoscopio de Edison, precursor del cinematógrafo, las corrientes de alta frecuencia de Tesla o el gran telescopio de Yerkes. Con todo, en ella participaron 46 países y entre las atracciones que albergaba se encontraba una reproducción a escala reducida de la Torre Eiffel, una calle de

⁵⁵ E. R. Walker Photographs (1893). *Archivo fotográfico de la Universidad de Chicago* [online]. Disponible en: <<http://photoarchive.lib.uchicago.edu/db.xqy?one=apf3-00092.xml>>.

⁵⁶ CONCAS Y PALAU, V. (1914). *Op. cit.*, pp. 100-130.

El Cairo con un suntuoso bazar o una taberna argelina donde se bailaba la danza del vientre.⁵⁷

Sin lugar a dudas, otra de las grandes atracciones fueron, precisamente, las carabelas y la réplica de La Rábida que vinieron a servir al programa propagandístico del gobierno español en América, que tenía como objeto demostrar las posibilidades de España en el continente.



Ilustración 12. Vista aérea de la Exposición Universal de Chicago.⁵⁸

Desde el 8 de julio, la Santa María pudo ser visitada, pero las carabelas no, pues fueron utilizadas como vivienda para la tripulación que había realizado el viaje que, además, se encargó de vigilarlas. Según el propio capitán Víctor Concas, durante julio visitó la nao aproximadamente 9.000 personas diarias, hasta el 15 de agosto llegó a 10.000 y a principios de septiembre, pasó de 12.000, calculándose en medio millón el número total de visitantes mientras estuvo en Chicago. Una vez terminada la feria mundial, se devolvieron las dos carabelas a los Estados Unidos y se regaló la Santa María, como estaba convenido. También el gobierno de Cánovas desestimó devolver la nao a la Habana para conservarla allí como un recuerdo del centenario. De las carabelas

⁵⁷ MARTÍNEZ MORENO, J.M. (1988). *Op. cit.*

⁵⁸ Rand McNally & Company (1893). *Library of Congress* [online]. Disponible en: <https://www.wdl.org/es/item/11369/>.

se hizo cargo el Conde Berry de la Marina de los Estados Unidos, comandante del vapor «Michigan».

Antes, Víctor Concas envió al Museo Naval de Madrid el pendón de Castilla, que fue izado durante toda la travesía al palo mayor de la nao, el fanal de popa y el pendón real.⁵⁹

Por lo que respecta a la réplica de La Rábida, proyecto estadounidense diseñado por Charles B. Atwood, como ya comentamos, formó un contraste notable con la magnífica arquitectura moderna del recinto ferial. Sus pintorescos muros y techos y el conjunto general de la Edad Media le deban al visitante una idea correcta de la arquitectura religiosa de la antigua España en la época de Colón. El acantilado, en cuya cima se encontraba, también se construyó, imitándose incluso las piedras que lo componían que, como afirmaba la prensa de la época, parecían “grises y viejas, como si hubieran visto miles de años”. Y es que los detalles de la estructura se habían observado cuidadosamente en la reproducción.⁶⁰

Por otro lado, todo un elenco de artistas había acondicionado el interior de la réplica y se habían instalado varias cajas fuertes ignífugas, ya que dentro del convento se encontraban las reliquias más valiosas de la Exposición, con la posible excepción de la Declaración de Independencia de los Estados Unidos y una o dos posesiones invaluable del gobierno. Las ilustraciones de la historia de vida de Colón, las reliquias de la corte de Fernando e Isabel y de la historia temprana de este continente en la época de Colón se mostraron con profusión (más de mil) a lo largo de diecisiete secciones. Estas fueron traídas desde todos los rincones del mundo.⁶¹ Como souvenir, se editó un libro que recogía todas las

⁵⁹ CONCAS Y PALAU, V. (1914). *Op. cit.*, p. 132-137.

⁶⁰ *The Inter Ocean*. «World's Fair doings. Perfect reproduction of the convent La Rábida», 14-III-1893, p. 7.

⁶¹ *The Hoisington Dispatch*. «From the World's Fair. Latest particulars concerning the opening exercises», 27-IV-1893, p. 6.

reliquias que albergaba La Rábida, donde se mostraban imágenes y explicaciones sobre las mismas.⁶²

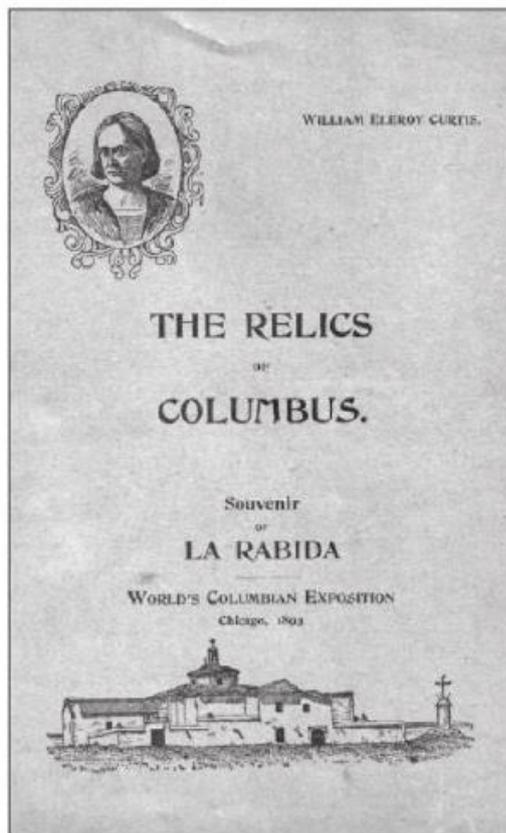


Ilustración 13. Portada del souvenir que daban en la réplica de La Rábida sobre las reliquias colombinas que albergaba.

Uno de los episodios que sucedió en la réplica de La Rábida y que la prensa recogió fue el robo fallido de una de las reliquias. El convento albergaba una urna dorada traída desde la Catedral de Santo Domingo que acogía las cenizas de Cristóbal Colón. Esta fue sustraída por un ladrón que aprovechó la ausencia momentánea del guardia de seguridad para romper el cristal de la vitrina donde estaba colocada y llevársela. La actuación fue tan rápida que el agente pudo perseguir al atracador y este, finalmente, con el fin de escapar lo más rápido posible, soltó la urna.⁶³

⁶² DI COLA, J.M. et STONE, D. (2012). *Images of America. Chicago's 1893 World's Fair*. Charleston: Arcadia Publishing, p. 49.

⁶³ *Oakland Tribune (California)*. «Poor old Columbus. A thief tries to carry off his ashes», 29-IV-1893, p. 1.



Ilustración 14. *La réplica del convento de La Rábida en Jackson Park.*⁶⁴

Entre los numerosos visitantes de la feria mundial, encontramos testimonios que halagan la perfecta recreación del monasterio, como Marie Élise Léonie Grandin, una parisina que publicó un libro sobre las impresiones recibidas en su visita a la Exposición de Chicago.⁶⁵ Pero también hay otros que, por el contrario, no quedaron satisfechos con aquello que vieron. Nos referimos a Eva Canel, quien encontraba muy poco estéticas las piezas expuestas en el convento recreado.⁶⁶

El pabellón de La Rábida, tras finalizar la Exposición Universal de Chicago, quedó en desuso hasta que decidieron reemplazar el edificio por uno más moderno cuyo fin ya no fue albergar reliquias antiguas sino la de ser un hospital especial para niños con enfermedades complejas que a día de hoy mantiene el nombre del convento.

⁶⁴ E. R. Walker Photographs (1893). *Archivo fotográfico de la Universidad de Chicago* [online]. Disponible en: <<http://photoarchive.lib.uchicago.edu/db.xqy?one=apf3-00075.xml>>.

⁶⁵ LÉON GRANDIN, M. (2010). *A Parisienne in Chicago. Impressions of the World's Columbian Exposition*. Chicago: Universidad de Illinois, p. 135.

⁶⁶ MÁRQUEZ MACÍAS, R. "Emociones de una escritora: Eva Canel y su nostalgia americanista". En CANDAU CHACÓN, M.L. (Ed.) (2016): *Las mujeres y las emociones en Europa y América: siglos XVII-XIX*. Santander: Universidad de Cantabria, p. 335.

5. CONCLUSIONES.

A lo largo de este trabajo se ha podido ver el proceso de gestación y el desarrollo de la reconstrucción de las naves descubridoras, así como de la réplica del monasterio de La Rábida, en una época de grandes exaltaciones patrióticas en la que el Gobierno español destinó los pocos recursos económicos que tenía para devolver a España el sitio que había perdido en el continente americano. Con este cometido, pues, fueron enviadas las naves, en un viaje conmemorativo pero también propagandístico, destinado a sus todavía colonias Cuba y Puerto Rico, donde encallaron para reafirmar el liderazgo de España, y a lo largo de decenas de ciudades estadounidenses y canadienses, para mostrarles el poderío y la importancia española en la evolución del continente.

Por otro lado, la reconstrucción de La Rábida también tiene una gran carga significativa: además de ser el lugar desde donde partió Cristóbal Colón, considerado por ello como “la cuna del descubrimiento”, en la exposición tuvo un enclave privilegiado creado *ex profeso* para tal fin y su cometido fue el de albergar las reliquias y la documentación relacionada con el descubrimiento de América. Al ser un proyecto norteamericano, es muy escasa la información que se ha podido aportar en este trabajo, por lo que sería conveniente realizar un estudio más profundo sobre su creación y motivaciones.

A través de la documentación consultada, se puede decir que la participación española en la conmemoración norteamericana del Cuarto Centenario fue de una trascendencia descomunal, no solo por el viaje trasatlántico que emprendieron las naves, sino por el protagonismo del que gozó España en dicha efeméride. Como hemos visto, el asunto trascendió a la opinión pública, pero también la Exposición de Chicago y el proyecto de ambos países se convirtieron en el nexo de unión de España y los Estados Unidos que, si bien a lo largo del siglo XIX no lograban sintonizar, con los años mejoraron sus relaciones.

Por otro lado, hay que recordar la documentación inédita que se ha empleado en este trabajo, agradeciendo una vez más a la web Hispanic American Newspapers (1808-1980), gracias a la cual se ha sacado a la luz

información hasta entonces desconocida y que ha ayudado a completar los conocimientos sobre este acontecimiento.

Por todo ello no se puede concluir de otra forma que afirmando que estamos ante uno de los proyectos culturales más importantes del siglo XIX, que sirvió para reavivar la llama nacional en una España en plena decadencia. La ejecución de las naves nos remonta al siglo XV, pero esta vez para “redescubrir” América y, en cierto sentido, para que España fuese descubierta por los habitantes americanos. En otras palabras, los esfuerzos por crear réplicas de los símbolos colombinos fueron el reflejo del deseo español de volver a dominar en lo ancho y largo del continente americano, donde fue, sin dudas, protagonista en uno de los eventos culturales con más trascendencia de la centuria decimonónica.

6. BIBLIOGRAFÍA.

FUENTES PRIMARIAS.

1. Archivo Municipal de Huelva. (Fondo Díaz Hierro_ R. 00457, Sign. A-001 - Procede de FDH-Archivo-Cpt. 1330).

PRENSA NACIONAL.

1. *ABC (Madrid)*. «El mar como aventura. Setenta años de viajes curiosos entre España y América». 08-XII-1962, pp. 14-17.
2. *ABC (Sevilla)*. «La “Santa María” que presidió los actos de Huelva fue la estrella máxima en la Exposición Mundial de Chicago». 8-VII-1984, p. 95.
3. *Blanco y Negro (Madrid)*. «Un poco de todo». 1-V-1892, p. 12.
4. *Diario Oficial de Avisos de Madrid (Madrid)*. «La Exposición de Chicago», 20-VIII-1891, p. 3.
5. *El correo español (Madrid)*. «Fiesta del centenario. Viaje del ministro de Marina», 27-VII-1892, p. 2.
6. *El Heraldo (Madrid)*. «Centenario de Colón». 21-VIII-1891, p. 2.
7. *El Imparcial (Madrid)*. «Para glorificar a España». 17-IV-1892, p. 2.
8. *La ilustración española y americana (Madrid)*. 15-V-1893, p. 12.
9. *La Vanguardia*:
 - «La carabela Santa María». 29-V-1892, pp. 4-5.
 - «La nao “Santa María”». 20-II-1893, p. 3.
 - «Notas locales». 18-VI-1892, p. 2.
 - «Notas locales». 24-VI-1892, p. 5.
 - «Notas locales». 1-VIII-1892, p. 3
 - «Notas locales». 27-VIII-1892, p. 2.
 - «Notas locales». 28-VIII-1892, p. 2.
 - «Notas locales». 1-X-1892, p. 2.
 - «Noticias de Cádiz». 31-VII-1892, p. 5.
 - «Noticias marítimas». 27-IX-1892, p. 5.

PRENSA ESTADOUNIDENSE.

1. *Oakland Tribune (California)*. «Poor old Columbus. A thief tries to carry off his ashes», 29-IV-1893, p. 1.
2. *Sterling Gazette (Illinois)*. «Began Columbian celebrations», 4-VIII-1892, p. 2
3. *The Abbeville Press and Banner (Abbeville, Carolina del Sur)*. «The caravels arrive» 10-V-1893, p. 2.
4. *The Hawaiian Star (Honolulu, Hawaii)*. «Towing the caravels». 27-IV-1893, p. 3.
5. *The Hoisington Dispatch*. «From the World's Fair. Latest particulars concerning the opening exercises», 27-IV-1893, p. 6.
6. *The Inter Ocean*. «World's Fair doings. Perfect reproduction of the convent La Rabida», 14-III-1893, p. 7.
7. *The Wilkes-Barre Times (Pennsylvania)*. «They arrive at St. Thomas». 15-III-1893, p. 2.

FUENTES SECUNDARIAS.

1. ÁLVAREZ JUNCO, J. (2004). *Mater dolorosa: la idea de España en el siglo XIX*. Madrid: Taurus, D.L.
2. BERNABÉU ALBERT, S. «La Armada española en el IV Centenario del Descubrimiento de América». En *Revista de Historia Naval* (1986). Madrid: Instituto de Historia y Cultura Naval de la Armada española, nº XII.
3. BERNABÉU ALBERT, S. «¿Qué significó el IV Centenario del Descubrimiento de América? Una aproximación a la conmemoración en Palos de la Frontera y Huelva». En GARCÍA CRUZADO, E. (Coord.) (2010): *Actas de las Jornadas de Historia sobre el Descubrimiento de América*. Palos de la Frontera: Universidad Internacional de Andalucía, vol. I.
4. BOSCH, A. (2011). *Historia de Estados Unidos (1776-1945)*. Barcelona: Crítica.
5. CARME, M. (2013): «Colón en Estados Unidos». En *Erebea: Revista de Humanidades y Ciencias Sociales*, núm. 3.

6. CONCAS Y PALAU, V. (1914). *La nao histórica Santa María en la celebración del IV Centenario del Descubrimiento de América*. Madrid: Imprenta Alemana.
7. DI COLA, J.M. et STONE, D. (2012). *Images of America. Chicago's 1893 World's Fair*. Charleston: Arcadia Publishing.
8. FERNÁNDEZ DURO, C. (1892): "Reseña crítica del Centenario". En *La España Moderna*, julio de 1892.
9. LÉON GRANDIN, M. (2010). *A Parisienne in Chicago. Impressions of the World's Columbian Exposition*. Chicago: Universidad de Illinois.
10. MÁRQUEZ MACÍAS, R. "Emociones de una escritora: Eva Canel y su nostalgia americanista". En CANDAU CHACÓN, M.L. (Ed.) (2016): *Las mujeres y las emociones en Europa y América: siglos XVII-XIX*. Santander: Universidad de Cantabria.
11. MÁRQUEZ MACÍAS, R. (2011). *Huelva y América: Cien años de americanismo. Revista "La Rábida" (1911-1933)*. Sevilla: Universidad Internacional de Andalucía.
12. MARTÍNEZ MORENO, J.M. (1988). "La exposición Mundial Colombina de Chicago (1893)". En *Minervae Baeticae. Boletín de la Real Academia de Buenas Letras* (1988). Sevilla: Universidad de Sevilla, vol. XVI.
13. MONLEÓN Y TORRES, R. (1892): *Las carabelas de Colón (I)*. En *El Centenario: Revista ilustrada*. Madrid: Tipografía de "El progreso editorial", vol. I
14. O'DONNELL, H. et DE ESTRADA, D. "La Armada: proyectos y realidades de una política naval". En FUSI, J.P. et NIÑO A. (Eds.) (1997). *Vísperas del 98: orígenes y antecedentes de la crisis del 98*. Madrid: Biblioteca Nueva.
15. Publicación del Ministerio de Marina (1892). *La nao Santa María. Memoria de la Comisión Arqueológica Ejecutiva, 1892*.
16. PUIG I VALLS, R. (1896). *Exposición Universal de Chicago: Notas científicas*. Barcelona: Tipografía de la Casa Provincial de la Caridad.
17. PUIG I VALLS, R. (1894). *Viaje a América: Estados Unidos, Exposición Universal de Chicago, México, Cuba y Puerto Rico*. Barcelona: Tipolitografía de Luis Tasso, vol. I.

18. SÁNCHEZ PADILLA, A. (2016). *Enemigos íntimos: España y los Estados Unidos antes de la Guerra de Cuba (1865-1898)*. Valencia: Universidad de Valencia.
19. SEGOVIA AZCÁRATE, J.M. (1976). *Las reproducciones de las naves descubridoras de América*. Huelva: Diputación Provincial de Huelva.
20. VÁZQUEZ CIENFUEGOS, S. “La celebración del IV Centenario del Descubrimiento de América en Huelva (1892): Un nuevo impulso en el estudio e investigación de la Historia de América”. En NAVARRO ANTOLÍN, F. (Ed.) (2008): *Orbis incognitus. Avisos y Legajos del Nuevo Mundo*. Huelva: Universidad de Huelva, vol. II.