

La Santa Maria de Colom

Per:

Eva Sans



El 3 d'agost de 1492 representa un moment clau de la història universal.

És el dia en què Occident anà a l'encontre d'Orient.

La Santa Maria, una caravel·la o una nau?

S'ha escrit molt sobre el tema al llarg dels anys. Hi ha hagut discussions entre historiadors i experts de l'àmbit nàutic, arribant a un gairebé consens, sobre quin tipus d'embarcació era la *Santa Maria* on anava Colom.

Aquesta no és la única controvèrsia al voltant de l'episodi de descoberta, donat que s'ha arribat al punt de negar també, que s'hagués produït una descoberta, per més inversemblant que pugui ser.

Aquest actual corrent negacionista vinculat al terme i al significat de *descobrimt* obeeix més a consignes polítiques de línia populista, molt ben apreses i interioritzades, que no pas a la realitat que es va esdevenir ja que, des del primer moment, la paraula *descoberta* la trobem sempre en la documentació jurídica i reial i també fou sempre emprada pels cronistes de totes les èpoques històriques.

Però més fàcil és de rebatre encara tal falsedat, si ens fixem en l'etimologia de la paraula. Segons la RAE, *descobrir* significa “*destapar, trobar i donar-se a conèixer*”.

Per tant, si aquest és el seu significat, el que queda en evidència és que aquells que defensen que “*no va descobrir res perquè ja estava descobert*” no són bons coneixedors del significat de la paraula ja que “*Descobrir*” no vol dir “*trobar-se quelcom per primera vegada i única en la vida*”.

El terme per tant, és correcte i es troba emprat en la seva justa mesura i significat.

Aclarit aquest concepte, posarem el focus en l'embarcació que va portar el cosmògraf i nauta Cristòfor Colom amb un nom que ha passat a la posteritat i que ha quedat molt gravat en l'imaginari i en el record dels amants de la navegació.

La Santa Maria va ser la *nau capitana* durant el primer viatge de Cristòfor Colom al nou món. Tenia 36 metres de llarg i tres pals i 23 metres d'eslora, un calat màxim de 2,8 metres i disposava d'una major capacitat de càrrega que les seves companyes. En aquest viatge l'acompanyaven les dues caravel·les conegudes com *la Pinta* i *la Niña* capitanejades per Martín Alonso Pinzón i Vicente Yañez Pinzón respectivament.

Sembla que la Santa Maria va ser anomenada originàriament *La Gallega* per haver-se construït a Galícia, a la drassana de Pontevedra. Com a mínim, així ho afirmava el coetani geògraf, cartògraf, astrònom i historiador Pedro de Medina, nascut un any després de l'arribada de Colom al

Carib. També l'anomenava amb aquest sobrenom, el primer cronista oficial de les Índies, Fernández de Oviedo.

Sembla que la famosa embarcació gaudia de dos noms: L'oficial i un de més comú que possiblement podia fer al·lusió al seu lloc de construcció.

Martín Sarmiento, en canvi, defensava que el nom de *Santa Maria* li fou posat perquè era la patrona dels de Pontevedra, que fou construïda al seu raval o barri dels pescadors i que es va dedicar a *Santa Maria la Gran*, ja que era la patrona de tots els mariners, trobant-se aquesta en parròquia separada.

No és ni de bon tros, la única advocació relacionada amb l'àmbit mariner. Trobem a Barcelona també la basílica de *Santa Maria del Mar* erigida en honor de la gent del mar.

El treball de García de la Riega, *La gallega, nave capitana de Colón*, aprofundeix de forma minuciosa provant que anteriorment ja existia una embarcació anomenada *Santa Maria*, amb base a Pontevedra la qual operava poc abans del viatge de Colom. L'autor, amb aquest treball, aconsegueix demostrar també que com a mínim, dos tripulants de la Santa Maria capitanejada per Colom, ja havien estat treballant a bord d'aquesta altra Santa Maria, la qual cosa per a l'autor sembla força probatori que devia tractar-se de la mateixa embarcació.

El port de Pontevedra molt proper al de Portugal en aquells moments era el més important de l'Atlàntic peninsular i s'hi construïen tota mena d'embarcacions.

Es diu que els millors dissenys navals eren portuguesos. Aquesta proximitat entre els dos ports, facilitaria possiblement als armadors gallecs la facilitat d'accés a una enginyeria naval portuguesa punta en aquells moments.

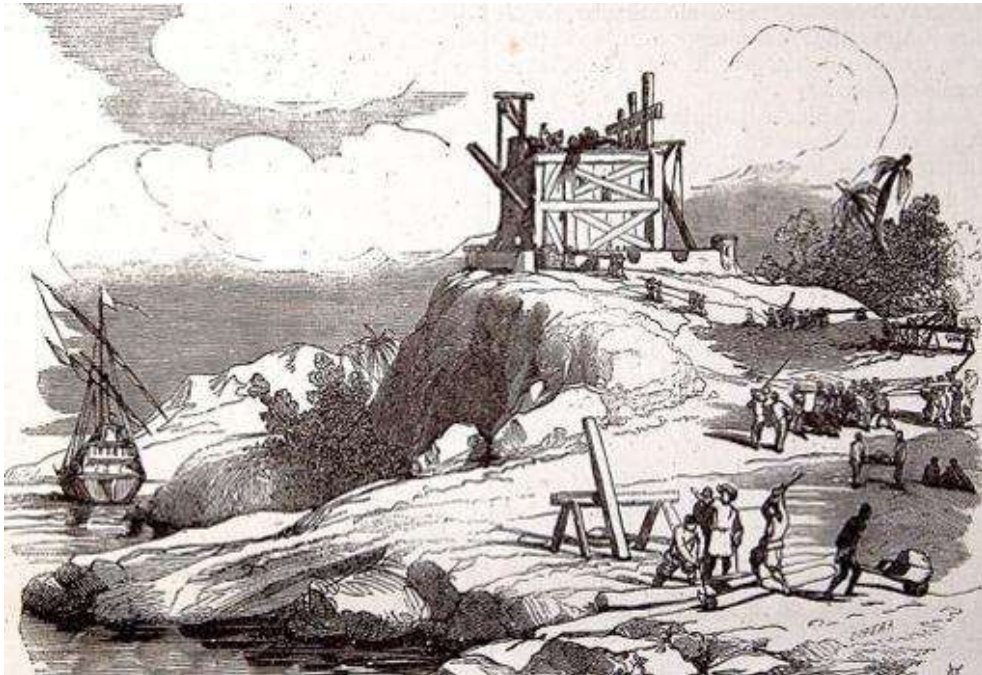
El propietari i nostramo de la Santa Maria es deia Joan de la Cosa, una altra de les persones envoltades per la nebulosa de misteri com tot el que es relaciona amb l'episodi de la descoberta d'Amèrica. Dins la controvèrsia sobre l'origen d'aquest important militar i navegant, existeix una interessant línia de recerca que l'identifica amb Micer Joan Cossa el qual, durant la guerra civil catalana entre 1464 i 1472, fou governador de Provença, capità del Rei Renat d'Anjou i germà de Gaspar Cossa, compte de Troia i Gran Senescal de Provença, per tant, vinculat directament amb Catalunya.

Joan de la Cosa també apareix esmentat en una carta que Isabella di Charomonte dirigeix a Francesco Sforza el 25 d'agost de 1462 des de Nàpols¹:

“...la maiestà de re have havuta Troia, quale havuta, el terzo dì Joan Cossa se rendì insiemi con lo castello de Troia che era in suo potere, lo quale essendo conducto in presentia del signore re...”

Són línies de treball aquestes, que continuen obertes a l'espera de noves dades més aclaridores.

El naufragi de la Santa Maria



"Fuerte la Natividad"

Segons descriu Colom al seu Diari de bord, la Santa Maria va patir un greu accident que va tenir lloc el dia 25 de desembre de 1492 al vespre. Els fets succeïren després que ell marxés a descansar després de dos dies i una nit sense dormir.

¹ ASM SPE, Napoli, 209,42

Aquell vespre el mar era en gran calma i el mariner que governava la nau marxà a dormir deixant al seu lloc un jove grumet, desobeint així les ordres de Colom qui havia prohibit expressament durant tot el viatge deixar-los a aquests, el govern de l'embarcació tant si fes vent com calma. Vora les dotze de la nit, la resta de la tripulació també se'n va anar a dormir quedant només el govern de l'embarcació en mans d'aquest grumet.

S'afegia a més que el diumenge anterior, tant els mariners com l'almirall, en una de les seves incursions a terra i exploració de la zona, havien vist des de les barques tots els baixos i roques que resseguien aquella costa, per la qual cosa tot sembla apuntar que sense aquella negligència del grumet, aquest incident s'hagués pogut evitar.

Quan la *Santa Maria* va embarrancar a l'illa de la Hispaniola, se sap que abord, s'hi van quedar la majoria dels tripulants, com Pedro de Foronda i García Ruiz, els més veterans de l'embarcació.

El mateix fill del descobridor, en Ferran Colom al seu famós *Historia del Almirante*, aporta el testimoni del seu pare:

“Cuando vi que bajaban las aguas y que el barco estaba en peligro, mandé inmediatamente cortar el palo y aligerarlo todo lo posible para ver si podíamos sacarlo fuera. Pero, como las aguas seguían bajando, la carabela no pudo flotar y, al ladearse, se abrió por las juntas y se llenó de agua por los sollados”

I també remarca el suport que li va donar el rei del poblat que els va ajudar en moments tan difícils i amb qui l'uniria una bona amistat:

“ El rey, al saberlo, mostró entre lágrimas grandísimo pesar por nuestra desgracia [...] Entre ellos y nosotros empezamos a descargar, y descargamos toda la cubierta en muy poco tiempo, tanta fue la ayuda que esta rey nos prestó [...]. Aquella gente es tan servicial, carente de avidez, tratable y mansa, que juro a vuestras majestades que no hay en el mundo mejor gente ni mejor tierra. Aman al prójio como a sí mismos, y tienen el más dulce y manso conversar del mundo, con alegría, y siempre acompañándolo con la sonrisa.”

A conseqüència del malaurat naufragi i com a compensació per a tal pèrdua, encara es conserva documentació primària al registre a l'Arxiu de Simancas, de la mercè atorgada temps després a Joan de la Cossa facultant-lo per a treure blat d'Andalusia i portar-lo a Guipúscoa i Biscaia “en remuneració de la nau perduda en el viatge que va fer per mar acompanyant a Cristòfor Colom, en què foren descobertes les terres de les Índies” amb la signatura:

“Dada en la ciudad de Barcelona a 28 de mayo de 1493”.²

També gràcies al treball d'Alice Bache Gould³ podem conèixer alguns detalls de la tripulació tot i que romanen encara moltes incògnites al respecte.

Per ella se sap per exemple que a banda de l'almirall Cristòfor Colom, a bord hi anava mestre Joan de la Cosa, l'intendent Lluís de Torres i Pedro Alonso Niño qui possiblement, era el pilot de la nau.

Mariners catalans a Amèrica ?

La versió oficial s'entesta a dir que els catalans -així com la resta de súbdits- no podien anar a Amèrica i que només hi podien accedir els súbdits de la Corona de Castella, però l'americanista Martínez Shaw ja fa temps que va provar aquesta gran falsedat de forma documental.

Shaw ens assabenta que en el període que va del descobriment a la mort de la reina Isabel, hi ha una cèdula dels Reis Catòlics datada del 30 de maig de 1495, on després de l'encapçalament complet dels dos monarques amb tots els seus títols acorda:

“Mandar la dicha licencia a los dichos nuestros súbditos e naturales... para que vayan a la dicha ysla Española y a las otras yslas o Tierra Firme e a descubrirlas e contratar en ellas.”⁴

Existeixen també més dades provinents de les fonts primàries que corroboren la presència d'altres súbdits de les dues corones a Amèrica des del primer moment.

Shaw destaca per exemple una altra cèdula datada el 5 de març de 1505 a través de la qual el rei d'Aragó i comte de Barcelona, Ferran el Catòlic, autoritza a tots els seus súbdits el trànsit a Amèrica⁵

També José de Veitia y Linage afirma que:

“...Desde el descubrimiento de las Indias fueron tenidos por naturales dellas los Aragoneses, no necessitando de la rehabilitación y dispensación que los Navarros por la razón grande que hubo de diferencia entre los unos y los otros, puesto que el Reyno de

2 Archivo General de Simancas, RGS, LEG, 149305,4

3 Nueva lista documentada de los tripulantes de Colón en 1492. Font: Biblioteca virtual Miguel de Cervantes

4 R. Lonetzke. “Legislacion...durante la época colonial”, 276.

5 Documentos inéditos de Ultramar,t.V,p. 76 (Aud F. Soldevila, Història de Catalunya, Barcelona 1962, t. II. p. 878)

Aragón estaba incorporado con el de Castilla al tiempo que las Indias se descubrieron, y el de Navarra se incorporó veinte años después...”

Martínez Shaw sempre ha defensat la presència dels catalans, tant a la carrera d'Índies com en els vaixells ja fossin com a passatgers, tripulants o a càrrec de les seves pròpies mercaderies.

Per a sustentar-ho, aporta diversos exemples documentals com és el cas de Gabriel Forn, “*mercader tratante*” d'Ulldecona que es va embarcar a Amèrica l'any 1510. També especifica com durant el període que va entre els anys 1509 i 1534, el nombre total de catalans documentats en vaixells cap a Amèrica és de 121 entre els quals, 46 aragonesos, 26 valencians, 11 mallorquins i 38 catalans. També destaca el gran nombre de vaixells en els quals o bé la seva fabricació, propietari o mestre són catalans, a causa del gran desplegament i importància de la marina catalana en aquella època. La nau del mestre Cristòfol Besós l'any 1513 o el *Sancti Spiritu* del Mestre Cosme Esteva el 1519 són més exemples, per no parlar dels comerciants catalans amb ruta a Amèrica:

Así, Damià Morell (que está establecido en Sevilla al menos desde 1508) mantiene tratos con Santo Domingo, mientras Joan de la Font recibe remesas de América al menos desde 1521”

També Antonio Rumeu de Armas ho deixa ben aclarit amb aquesta afirmació:

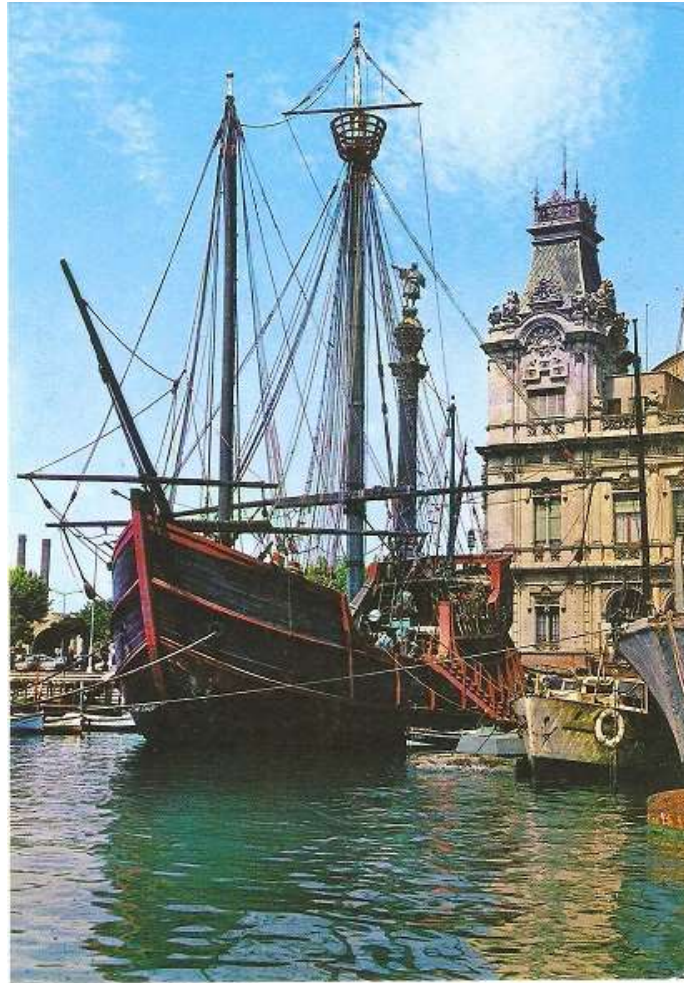
*“Porque no hay que confundir la centralización económica, fruto de las doctrinas y las ideas (equivocadas si se quiere) de la época con la exclusión económica y comercial de Aragón como pretenden algunos historiadores interesados en ello, que hacen substistir dicha exclusión hasta el decreto del Rey Carlos III- 1778- que abrió los puertos peninsulares al tráfico y comercio con América. Porque en ese caso habría que hablar de una exclusión gallega, o vasca, o castellana (de la Castilla por antonomasia) o extremeña, y sólo apuntar a Sevilla y a la baja Andalucía el beneficio económico de los nuevos territorios”.*⁶

“La Santa Maria” del port de Barcelona

Aquesta va ser la rèplica que menys s'assemblava a la de veritat. Fou construïda l'any 1951 per a la pel·lícula *Alba de América* dirigida per Juan de Oduña i protagonitzada per Antonio Vilar i Amparo Rivelles, en resposta del règim franquista a *Cristopher Columbus*, pel·lícula nord-americana rodada l'any 1949.

6 A.Rumeu de Armas, “Colón en Barcelona”, 493.

Aquesta *Santa Maria* fou remolcada des de Cartagena i va ser cedida al Museu Marítim de Barcelona. Convertida en atracció turística va esdevenir molt popular. S'hi podia accedir amb el tiquet del museu i es trobava amarrada al Moll de la fusta al final de la Rambla, a tocar del monument a Colom.



Rèplica de la Santa Maria al port de Barcelona

També, amb motiu del V centenari del descobriment d'Amèrica i per fer una altra pel·lícula documental el 13 de juliol de 1991 anomenada “*El país daurat de Cipango*” que va voler emular la suposada arribada de Colom a Extrem Orient i a Cipango, antic nom del Japó, el multimilionari director i productor de cinema japonès, Haruki Kadokawa va manar construir a Barcelona una nova rèplica de la Santa Maria que va costar en aquells moments uns 1.160 milions de pessetes. En el film, l'actor català Fabià Matas protagonitzava a Cristòfor Colom. El mateix Kadokawa la va

comandar personalment sota bandera del disc solar amb 19 tripulants, arribant al Japó el 28 d'abril de 1992.

Actualment encara es troba exposada al Museu Marítim de Kobe.

El “segon enfonsament” de la Santa Maria a Catalunya

La Santa Maria de Barcelona, la de la pel·lícula “*Alba de América*” ancorada en el port des de l'any 1952 va patir diversos atacs vandàlics després dels jocs olímpics de 1992, per part de grups contraris a tot allò que simbolitzava o que aquests grups *interpretaven que simbolitzava*.

El 1990, un incendi provocat per Terra Lliure la va deixar molt malmesa i la seva reparació esdevingué massa costosa.

La nau fou enfonsada a les costes del Maresme durant el mes d'abril de 1991 on reposa a 57 metres de profunditat. Tot el procediment es va fer amb la màxima discreció i sigil, essent transportada i enfonsada en un cementiri submarí davant la costa d'Arenys de Mar on segons s'explica, va trigar tota la nit a enfonsar-se. Ningú coneixia la seva ubicació, però l'any següent, el bussejador local Jesús Sanz la va descobrir i uns anys més tard, un altre expert bussejador la va gravar, les imatges de la qual foren emeses en un programa de TV3.

Ningú més ha baixat des de llavors fins a la nau.

Les altres Santes Maries

Però hi ha més *Santa Maries* repartides en altres llocs de la geografia.

La rèplica que es va constuir a les drassanes barcelonines de Viudes situades a la Barceloneta va tenir un cost de 600 milions de les antigues pessetes, essent botada pel Príncep d'Astúries el 5 de febrer de 1990 a les aigües del port de Barcelona. No és l'única rèplica que existeix.

La *Fundación Nao Victoria* amb el suport de la Diputació de Huelva i la Fundación Cajasol en van construir una a escala real l'any 2017 a Punta Umbría (Huelva) per difondre la navegació. Acostuma a participar en travesses per promoure la divulgació.

Palos (Huelva) també en té una de *Santa Maria*, a *El Muelle de las Carabelas* on es troba acompanyada de les reproduccions de *La Niña* i *La Pinta* construïdes totes elles el 1992 amb motiu de la celebració del V Centenari de la descoberta d'Amèrica.

La feina prèvia a la seva construcció es va iniciar el 1983, amb la investigació relativa a les naus quan la *Sociedad Estatal Quinto Centenario* en col·laboració amb l'Armada Espanyola que va encarregar la direcció del projecte al "*Instituto de Historia y Cultura Naval*".

I si bé, un cop contruïdes van salpar de Palos amb destins a diferents ports espanyols i europeus, van acabar la travessa a l'Exposició de Sevilla de 1992 per tornar definitivament a Palos, on van acabar varant definitivament per a convertir-se en símbol de la gesta de descoberta. Des de llavors, ja no naveguen. Són vaixells convertits en monuments a qui se'ls va construir a mida, una dàrsena en forma de mig cercle.



Museo Naval de Santa Cruz de la Palma

Canàries també posseeix una rèplica a Santa Cruz de La Palma. Des de 1975, acull el Museu Naval de la població. Aquesta està dedicada a la *Verge de les Neus*, un nom que el descobridor va posar a una de les illes en el seu segon viatge, es tracta de l'illa *Virgen de las Nieves* aviat retallada a *Nieves*. Ubicada al costat de l'illa de Montserrat i *Sant Cristóbal*, es troba a la zona de les petites Antilles del Carib.

A Portugal tenen també una rèplica de la Santa Maria que es va exhibir a l'*Expo 98* de Lisboa construïda entre 1997 i 1998 a *Cámara de Lobos*. Actualment, fa viatges turístics des del port de Funchal (Madeira) fins al Cabo Girao oferint una excel·lent oportunitat de conèixer de primera mà la navegació colombina.



Rèplica Santa Maria a Camara de Lobos (Madeira)

La ciutat de Columbus (Ohio) havia tingut també la seva rèplica de la nau de Colom. En realitat era un museu que es trobava ubicat al riu Scioto. La fotografia presa l'any 2008 mostra a la part de darrere l'escut del comte de Barcelona i rei d'Aragó que era Ferran el Catòlic en el moment del descobriment.⁷

⁷ Font de la imatge: CC BY 2.5, <https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=4148509>

Per causa d'una reforma de la zona l'any 2014 i l'elevat cost de reparació de la nau, aquesta fou retirada.



La Santa Maria a la ciutat de Columbus (Ohio, USA)

Què ens ha arribat de la Santa Maria?

Res es pot afirmar amb certesa, però de les set àncores que degué portar la famosa *Santa Maria* es diu que el govern d'Haití en custodia una des de fa segles i que aquesta es troba exhibida al *Museu Nacional de Puerto Príncipe*. També la República Dominicana afirma tenir-ne una al *Faro a Colón*, el seu museu en forma de creu dedicat a l'almirall.

Si bé no tenim la certesa de si aquestes àncores que ens han arribat són autèntiques o no, el que sí que se sap de cert és que 531 anys després d'aquell 3 d'agost de 1492 que va canviar el món, la humanitat continua immersa en la mateixa nebulosa de dubtes i incerteses, que es continuen escrivint rius de tinta sobre el tema i que se li continua donant voltes a la qüestió, amanint-la amb nous ingredients dia sí, dia també, alimentant-ne així la controvèrsia.

A penes té presència, en canvi, la feina que s'hauria de fer des del rigor, enfocada al coneixement sobre el tema, amb absència de judicis emesos des del present i més sense estar en possessió del correcte coneixement dels fets succeïts en aquells moments. Aquesta mancança i precarietat de coneixement en l'àmbit intel·lectual esdevé preocupant pel progrés de la humanitat.

Com diu Stephen Hawking:

L'enemic més gran del coneixement no és l'ignorància, és la il·lusió del coneixement.

Les veus d'experts -com la de l'historiador José Luis Corral-, en contra de les onades d'enderroc d'estàtues d'aquests darrers anys, clarifiquen com aquest fenomen no és nou i que a l'antiguitat ja s'utilitzava la *damnatio memoriae* per a eliminar imatges d'emperadors romans o faraons. Afirmar que el que passa avui en dia és que s'estan barrejant moltes qüestions per polítiques mal enteses. En la mateixa línia es troba l'hispanista britànic Henry Kamen que diu que s'ha de mirar amb ulls del passat i no del present i que avui en dia es confon tot i assenyala que el culpable del problema és la ignorància d'aquest moviment que desenfoca la realitat.

Així doncs, el treball en la línia d'adquisició de coneixement, porta molt possiblement la solució al problema del desconeixement. El fill del descobridor, en Ferran Colom ja ho va veure amb claredat al s.XVI, quan va bastir la major biblioteca pública d'Europa amb l'objectiu de posar a disposició de tothom el coneixement sobre les diverses ciències amb una biblioteca de més de 15.000 volums. Un problema cíclic amb una clara solució que no és més que permetre la difusió del coneixement.

“Omnium potentior est sapientia”

(Tot poderosa és la saviesa) - Llibre de la saviesa.