

LA NIÑA III Y EL CAPITAN ETAYO

UN EJEMPLO DE MILITANCIA CONTRARREVOLUCIONARIA

POR

JOSÉ DE ARMAS DÍAZ

Hace ahora cinco años justos, en la despedida de la XXVI Reunión de Amigos de la Ciudad Católica, Carlos Etayo propuso a uno de sus tripulantes —sin duda después de haberlo observado atentamente durante tres días de convivencia— que se fuera preparando para intentar la hazaña de 1992. El muchacho, que entonces contaba quince años, le preguntó si tenía que aprender a navegar, porque no lo había hecho nunca ni tenía medios de hacerlo. Etayo le contestó: «No me refiero a eso. No es lo más importante. La mayoría de los que fueron con Colón tampoco habían navegado nunca, y a los diez días de zarpar, con aquellos medios, eran ya marineros sin darse ni cuenta. Lo más importante es el temple del espíritu en la convicción de que no vamos a divertirnos y sí a pasar muchos trabajos. No quiero cobardes ni temerarios; quiero hombres valientes que vayan en gracia de Dios».

Esta anécdota aparentemente baladí, es expresión de lo que se intentaba y se ha logrado.

Así iba el capitán Etayo eligiendo a sus hombres para conmemorar el V centenario de un descubrimiento, el Descubrimiento por antonomasia, que aumentó el orbe civilizado con inmensas tierras vírgenes y ensanchó el cielo con un montón de millones de almas.

Los amigos y correligionarios del capitán Etayo conocemos bien su vocación de siempre, por la que ha sido llamado para un fin concreto, al cual ha dedicado su fortuna, sus fuerzas, su vida

entera; su memoria, su entendimiento y su voluntad, es decir, su cuerpo y su alma: glorificar al Señor, enalteciendo los valores y virtudes hispánicos con un convencimiento y unas directrices rotundamente contrarrevolucionarias.

Y así logró una de las mayores esperanzas de su vida: llegar al 92 con fuerzas suficientes para reclutar un puñado de varones tradicionalistas que fueran capaces de complementar su septuagenaria sabiduría marinera con el vigor de la juventud, sin olvidar los motivos ni relegar el ideal; construir una carabela de acuerdo con sus sesudas hipótesis de arqueología náutica colombina y echarse al mar con similar ansiedad e idéntica fe que los paladines que con proas de iguales carabelas desagarraron el mítico *Non Plus Ultra*.

Muchos desvelos y muchos años costaron a Etayo madurar y perfilar su proyecto. Fueron aspectos de este trabajo: estudios profundos en archivos nacionales y extranjeros; reiterados repases a toda la bibliografía sobre temas colombinos; desplazamientos a los lugares más insospechados para observar y tomar datos de cualquier tipo de navegación vigente que pudiera tener similitud con los usos del siglo xv, etc. Ello cotejado escrupulosamente con el llamado Diario de Colón —resumen transcrito y comentado por Fray Bartolomé de las Casas— y los apasionados testimonios de Hernando Colón, hijo del Almirante. Sumaba también Etayo sus importantes experiencias marineras de dos travesías anteriores: la *Niña II* (1962) y el *Olatrane San Lucar* (1965).

Para la gesta que nos ocupa eligió Etayo la reconstrucción de la *Niña* por varias razones de peso. Fue la *Niña* colombina del primer viaje la más marinera y rápida de las tres. Dice y demuestra Etayo que fue una carabela latina ligera de descubierta (que no de armada), que ceñiría los vientos adversos más fácilmente, y que por lo tanto sería mucho más maniobrable que la nao *Santa María* o la carabela de armada *Pinta*.

Lógicamente su reconstrucción sería menos costosa, con diferencia apreciable, que la de cualquiera de las otras dos.

Financiación.

Llegado es el momento de afirmar que Carlos Etayo no estaba dispuesto a mendigar una sola peseta a la Administración estatal, que por otro lado está comprometida con otros proyectos multimillonarios que no tienen nada que ver con la primitiva navegación del siglo xv, ni mucho menos con el espíritu que movió a la Corona de los Reyes Católicos y a los navegantes de la época. El silencio —esa conspiración calculada que se multiplica, desalentadora, en los llamados medios de comunicación para con las obras buenas— hubiera sido, sin duda, la respuesta para una empresa que se confesó desde el primer día católica y españolí-sima.

Con este espíritu, un grupo de patriotas crea la Asociación «Promoción Quinto Centenario de los Viajes del Descubrimiento» (P.V.C.V.D.), que se registra el 29 de julio de 1987 en el Ministerio del Interior con el número 71.213. Su fin declara: «Difundir al máximo la verdad histórica de las empresas del Descubrimiento y Evangelización del Nuevo Mundo; resaltando el espíritu católico y los frutos espirituales de tales empresas» (art. 2.º de los Estatutos). Muchos asociados y simpatizantes aportaron su dinero, y, lo que es más importante, sus oraciones. Hay que destacar al final, de manera decisiva, el generoso apoyo de todo tipo prestado por la Fundación Hernando Larramendi.

Algunos datos fundamentales para una reproducción fiel.

En 1971, Etayo había establecido ya las bases fundamentales para la adecuada reconstrucción de las tres famosas naves colombinas. Su cuarta obra publicada «Naos y Carabelas de los Descubrimientos y las Naves de Colón» (1), es clave en estas investigaciones.

(1) CARLOS ETAYO ELIZONDO: *Naos y Carabelas de los Descubrimientos y las Naves de Colón*, Pamplona, 1971.

Una de tales bases consisten en que la *Niña* de 1492 fue la típica carabela latina, patrullera de las flotillas descubridoras de los siglos xv y xvi. Rápida, poseedora de una buena capacidad de navegar contra el viento, con mínimas superestructuras para una reducida tripulación.

Base obligada para reconstruirla son los dibujos que aparecen en la Carta de la Isla Española, que perteneció a Hernando Colón, quien a su muerte la legó con una inmensa biblioteca y archivo a la catedral de Sevilla. Tales dibujos muestran una pequeña carabela latina que tuvo dos y tres mástiles, velas latinas (2) y una superestructura consistente en una tolda que ocupaba aproximadamente la mitad de la cubierta.

No han faltado historiadores que han negado la representatividad de tales dibujos, sin aportar pruebas de un mínimo peso y olvidando, al parecer, que la tradición ininterrumpida de la catedral de Sevilla respalda su valor y, a mayor abundamiento, la gran improbabilidad de que Hernando Colón recibiese por herencia o regalo una carta de la principal isla descubierta por su padre en la que estuviesen dibujados tres barcos que fuesen distintos a los que acaban de realizar la travesía quizá más famosa de la Historia (3).

Existe además una buena colección de dibujos de carabelas

(2) Respecto a su velamen se sabe por el «Diario» que en Gran Canaria Colón la dotó de velas redondas para que navegara mejor en las empopadas.

(3) Por el catálogo de la Biblioteca Colombina de la Catedral de Sevilla, de 1888, se conoce la procedencia de tales dibujos; en él se afirma que en la catedral los consideran como realizados por el propio Cristóbal Colón, y representativos de los navíos que utilizó en el primer viaje.

Cfr. CARLOS ETAYO: *La Verdad sobre la Santa María, Pinta y Niña*. Cap. III, Pamplona, 1991.

A título de curiosidad, anotaremos que en tales dibujos es perfectamente distinguible el color rojo con que las tres naves fueron pintadas en su obra viva, o sea en toda la parte sumergida en el agua. No es capricho de Etayo, pues, pintar el casco de sus naves de este color.

La razón de esta peculiaridad parece ser que se debe a que el color rojo espanta a ciertos parásitos marinos —llamados «broma»— que al taladrar la madera sumergida, ponían en peligro a las naves antiguas.

latinas de la época de aquellos grandes descubrimientos (4). En ellos se destaca claramente la posición de la arboladura y correspondiente velamen, debiendo establecerse sin lugar a dudas que sus centros vélicos quedaban marcadamente a popa de la cuaderna maestra (equidistante de la proa y de la popa); y ello implica que los de resistencia de la parte sumergida del casco al traslado lateral, estuviesen situados todavía un poco más a popa, lo que obliga a que los raseles de popa fuesen claramente mayores que los de proa.

Estas características las dotaban de un magnífico gobierno y contribuían decisivamente a dotarlas de una gran capacidad de ceñir vientos adversos.

El padre Las Casas (5) califica a la *Niña* de «navío pequeño» en comparación con la *Pinta* (de 40 toneladas y tripulación de 30 hombres). De esta comparación y del cotejo con otras carabelas latinas de flotillas descubridoras de la época, deduce Etayo como muy probable un porte de 30 a 35 toneladas para la *Niña* (6).

Las dimensiones que debió tener la *Niña* son ya fácilmente deducibles, relacionadas con este porte: estableciendo una relación de 4,2 entre eslora y manga, y de 2,5 entre manga y punta, resultan unas dimensiones del orden de 17 metros de eslora, 4 metros para la manga máxima en la misma curbierta y 1,6 metros para el puntal de dicha curbierta en la cuaderna maestra a partir de la quilla.

(4) Bien conocidos son los dibujos que aparecen en la Carta de Juan de la Cosa (1500), así como los de los portugueses Pedro Feinel (1517) o Simão Bening, de principios de siglo XVI.

Véanse las observaciones de Etayo, y numerosas ilustraciones, en el capítulo II de la obra citada *La Verdad sobre Santa María, Pinta y Niña*.

(5) Cfr. FRAY BARTOLOMÉ DE LAS CASAS: *Historia de Indias*, Madrid, 1875.

(6) Trátase de toneladas de Sevilla, cuya capacidad equivale a 1,37 metros cúbicos aproximadamente cada una.

Se lee en la página 167 del tomo II de la obra *La Rábida* del padre Angel Ortega (Sevilla, 1925): «Su porte no ascendía en la mayor (*Santa María*) de 60 toneladas y siendo las otras dos (*Pinta* y *Niña*) de cuarenta...», refiriéndose a los barcos del primer viaje de Colón y atribuyendo tal afirmación a Martín Fernández de Navarrete.

Estos criterios y soluciones, aportados por Carlos Etayo en la «Revista General de Marina» (7) en debate con miembros y constructores muy significados de la Comisión Española para el V Centenario, no han sido contestados por los especialistas que se empeñan en duplicar el tonelaje de otras «reproducciones» de la *Niña*. Todos se basan en una evidente confusión: Michel Cuneo, amigo de Cristóbal Colón y tripulante de la *Niña*, capitana de la flotilla que exploró Cuba en 1949 (segundo viaje colombino), atribuye a esta «cerca de 60 toneladas».

Es, sin embargo, completamente absurdo que para continuar la empresa de descubrir por las Indias Orientales, por aguas del Gran Khan, Colón, que ya disponía de medios muchos mayores, eligiese como capitana a una pequeña carabela latina que había utilizado como patrullero en su primer viaje...

Será obligado concluir, pues, que se trata de dos *Niñas* distintas y que, después del triunfo clamoroso del primer viaje, la familia Niño (armadores) tuvo facilidades crediticias y adquirió una nao relativamente grande, que fue la capitana en la exploración de 1494, y que fue apodada «*Niña*», aunque su nombre real fue el de *Santa Clara* (8).

La derrota.

Este es otro de los caballos de batalla del Capitán Etayo para clarificar confusiones que, por prurito de originalidad, están sembrando ciertos investigadores actuales.

Sabido es el rumbo natural que debe llevar normalmente una embarcación de vela para disponerse a cruzar el Atlántico a par-

(7) Cfr. *Revista General de Marina*, números de febrero y agosto de 1985; noviembre de 1986 y abril de 1987.

(8) Véase el Acta levantada por Fernán Pérez de Luna con ocasión de la exploración que comenzó en abril de 1494, con fecha 12 de junio de aquel año. La reproduce MARTÍN FERNÁNDEZ DE NAVARRETE en *Colección de Viajes y Descubrimientos que hicieron los españoles*, Madrid, 1825; Alcalá, 1858.

tir de Canarias: Dejarse llevar por los vientos dominantes, los alisios y las corrientes del Golfo en dirección sur, aproximadamente hasta las islas de Cabo Verde (paralelo 20). Y en esas inmediaciones, los mismos vientos y corrientes ayudarán a corregir el rumbo hacia el noroeste, propiciando la derrota hacia el Caribe. Con ello, además, se evitan las soporíferas calmas del Mar de los Sargazos y, sobre todo, el riesgo de los ciclones, que se originan y tienen su máxima virulencia en el centro-oeste del Atlántico para generalmente desplazarse hacia el norte.

Así se hace en la actualidad, pero en 1492 había muy serios impedimentos para ello, y no precisamente por razones meteorológicas...

A nadie se oculta que, a la sazón, Portugal y España estaban muy sensibilizadas con respecto a la delimitación de sus dominios y derechos atlánticos. El tratado de Alcaçovas (1480) y varias bulas pontificias (*Inter Cetera* de Calixto III, 1456 y *Aeternis Regis* de Sixto IV, 1481) habían dejado clara la línea de demarcación: la costa africana con sus islas, salvo Canarias y Santa Cruz de Mar Pequeña, quedaban para Portugal; lo que se hallara al oeste (que no al sur) de las Canarias sería dominio de Castilla. «La zona es un auténtico escenario de fricciones y anormalidades que Castilla castiga y que Portugal persigue con el hundimiento y la muerte sin piedad para todo barco y hombres capturados en lo que estima esfera suya» (9).

Es absurdo que Colón, perfecto conocedor de estas rivalidades, así como de todo el litoral africano y sus archipiélagos, por lo menos hasta Guinea, se fuera a meter en ese pandemonium, arriesgando el éxito del proyecto que tanto tiempo y trabajos le habían costado lograr, jugándose el almirantazgo de la Mar Océa-

(9) Cfr. FRANCISCO MORALES PADRÓN: *Historia de Hispanoamérica*. Publicaciones de la Universidad de Sevilla, Sevilla, 1972 (pág. 71).

Véase también: ANTONIO RUMEU DE ARMAS: *Canarias y el Atlántico, piraterías y ataques navales*, tomo I, capítulo primero: «Los piratas lusitanos. Rivalidad hispano-portuguesa». (Edic. Viceconsejería de Cultura y Deportes. Gobierno de Canarias, 1991) en que se hace un estudio exhaustivo de estos conflictos.

na, todas las prebendas y posesiones prometidas por la Corona y hasta la propia vida. Consta, para más dificultad, que a la salida de La Gomera tres carabelas portuguesas estaban esperándolo para atacarlo (10).

Por otro lado, de haber seguido la derrota sur ¿cómo explicar el paso de Colón en su primer viaje a través del Mar de los Sargazos, situado muy por encima del paralelo 20? (11).

La carabela Nina III.

La embarcación, diseñada por su capitán Etayo Elizondo, se construyó en los Astilleros Castro, de Camposancos (La Guardia, Pontevedra), bajo el asesoramiento del ingeniero Francisco Lasa.

Tiene una eslora de 17,30 metros, por 4,12 metros de manga máxima en cubierta. Las maderas elegidas fueron el roble para todas las cuadernas y estructura, y el pino para el forro y cubiertas; para los mástiles y el bauprés, troncos de abeto de las selvas de Irati (Navarra).

La nave fue concebida y realizada siguiendo escrupulosamente las técnicas navales del siglo xv.

En el plano diametral longitudinal del barco se encuentra una pieza fuerte, que a modo de espina dorsal mantiene toda la es-

(10) Cfr. el «Diario», día jueves 6 de septiembre de 1492: «Partió aquel día por la mañana del puerto de La Gomera y tomó la vuelta para ir su viaje; y supo el Almirante de una carabela que venía de la isla del Hierro que andaban por allí tres carabelas de Portugal para lo tomar, debía de ser de envidia que el Rey tenía por haberse ido a Castilla».

(11) El día 27 de agosto de 1992, en la Casa de Colón de Las Palmas de Gran Canaria, estaba prevista una intervención del Dr. Luis Coin Cuenca profesor de la Universidad de Cádiz y defensor a ultranza de la ruta de Cabo Verde. Excusó su asistencia, pero su teorías las expuso —en presencia de Etayo— su discípulo el profesor Angel Puerta Ríos, el cual reconoció honestamente, en el debate posterior a su conferencia, que ambos argumentos contrarios a su hipótesis (el político y el geográfico) aún no los tenía resueltos el Dr. Coin, y que por ahora son incontestables. Sin embargo, los tiene publicados con todo lujo de detalles...

estructura de la nave. Esta pieza recibe tres nombres, según se considere su parte anterior (roda), media (quilla) o posterior (codaste). La roda empieza en el extremo más externo de la proa y es la que corta el agua en el avance normal del barco, y termina donde comienza la quilla. La quilla —siempre sumergida entera— es la continuación de esta pieza; está reforzada por la falsa quilla, que es una cinta de hierro forjado que la protege y al mismo tiempo sirve de lastre para mantener la estabilidad del barco. El codaste parte de la quilla, constituyendo el soporte exterior de la popa y del timón.

De esta pieza, sobre todo de la quilla, parten las cuadernas que forman las costillas de la nave, abarcando toda su estructura curvilínea; es donde se clavan las tablas que componen el forro.

La tablazón del forro y cubiertas está calafateada al modo tradicional: introduciendo entre las tablas hilo de estopa impregnado en brea, cubriéndolo con masilla y protegiendo ésta con brea (12).

En los laterales sumergidos de la nave existen sendos estrechamientos o delgados (13) ligeramente cóncavos de proa a popa (vistos en su sección longitudinal), que propician una mejor flotación y deslizamiento del barco, facilitando su maniobrabilidad y ayudando a su equilibrio. Son los raseles.

La existencia de los raseles, que otros especialistas y constructores en la actualidad han despreciado frívolamente —quizá porque al dotar a sus barcos de otros medios de propulsión modernos no les hacía ninguna falta— es otra de las obsesiones básicas del capitán Etayo. Su experiencia al respecto, sobre todo en la *Niña III*, es una de las principales aportaciones a la arqueología náutica.

(12) El calafateado, defectuoso en principio —como se comprobó en las travesías La Guardia-Palos-Gran Canaria— fue óptimamente reparado durante la estancia de la *Niña III* en Las Palmas por toda la tripulación, bajo la instrucción y la dirección del marino ondarrés Miguel Antón Badiola Aldarondo con el método explicado.

(13) Delgado: Cada una de las partes de popa y de proa del buque, en las cuales se estrecha el pantoque.

Pantoque: Parte casi plana del casco de un barco, que forma el fondo junto a la quilla.

Lo que vulgarmente se entiende en general por bodega, o sea la parte inferior del casco, sumergida en su mayor parte, se divide en tres compartimentos: Pañol de proa, donde se guardan la cabullería, los repuestos y las herramientas; en el centro está la bodega propiamente dicha (cuya altura máxima es de 1,70 metros), que contiene doce toneles de agua (de 120 litros cada uno), todos los alimentos y la leña; el pañol de popa sirve de depósito para las velas, la ropa, etc. A cada uno de estos compartimentos se accede por su correspondiente escotilla, aunque son fácilmente comunicables entre sí. Las dos primeras escotillas están situadas en la cubierta; la del pañol de popa se encuentra bajo la tolda.

Encima de la quilla, o sea debajo de la bodega, existe una hoquedad (sentina), cuyo suelo lo forma el lastre. La sentina sirve para la recogida de aguas filtradas por el forro sumergido o caladas desde la cubierta, que serán expulsadas por bombas. La sentina está cubierta por un tablazón desmontable, que constituye el suelo plano de la bodega.

La tolda, que ocupa aproximadamente la mitad posterior del barco, desde el palo mayor hasta la popa, está limitada por la mampara (que tiene una puerta central para el acceso a cubierta, y a ambos lados de la misma una ventana) y el espejo o parte plana de la popa. Por los costados está protegida por el forro y reforzada con la prolongación de las cuadernas (barraganetes), que llegan hasta su techo (regala) para sostenerlo.

Dentro de la tolda, cuya altura es de 1,70 metros, se encuentran los siguientes elementos: a partir de la mampara, a ambos lados once literas, que se extienden aproximadamente hasta el palo de mesana y la escotilla del pañol de popa. En el centro, un poco más atrás del palo de mesana, se encuentra la bitácora, sobre la cual está la caja del compás. Inmediatamente detrás está la caña, de una longitud aproximada de 3 metros (con un mango cuadrado de 15 centímetros) que se prolonga hacia el espejo de popa para unirse a la pala del timón, saliendo por una apertura (lemera). Sobre la lemera está una peana con la imagen de la Virgen del Pilar.

En uno de los lados, a la altura de la bitácora, se halla la

mesa de cartas. En el centro de la regala, justo encima del espacio entre la bitácora y el mango de la caña, hay una escotilla que permite la transmisión de comunicaciones entre el exterior y el timonel, así como la ventilación.

La *Niña III* carece de sanitarios y refrigeración. Tampoco hay gas ni electricidad. La única excepción es una radio, que abarcaba 15 millas teóricas, y que le obligaron a llevar para entrar en puertos; su batería se alimentaba por una pequeña placa solar instalada en el suelo de la regala, de nada sirvió a partir de la salida de Canarias, porque se averió irremediablemente.

Se tuvo un cuidado especial en reproducir todos los instrumentos y utensillo de las embarcaciones de la época. La cabullería es de cáñamo; las cornamusas y motones, de roble con ruedas de olivo; los faros para las vigías e iluminación, exclusivamente a base de quinqués; la única cocina era una especie de brasero de hierro, como los del siglo xv, de leña y carbón. Los alimentos y vituallas, así como el agua, eran conservados en toneles de madera o ánforas de cerámica.

Los instrumentos de navegación fueron exclusivamente el compás y el sextante. El rumbo se mantenía a base de un pesadísimo timón, cuyo manejo era aliviado por un juego de poleas de madera.

La velocidad de la carabela se medía tirando al agua cualquier objeto flotante por la proa, con el fin de contar en segundos, a ojo, el tiempo que tardaba en recorrer la eslora del barco.

El agua de lluvia o de mar que lograba entrar en la tolda junto con la poca que calaba por el casco, canalizada hacia la sentina, era achicada, mediante bombas manuales de hierro, también con técnicas y diseño de la época.

La nave no lleva motores de ningún tipo, es impulsada por velas. Su único freno son las anclas de fondo o flotantes.

La arboladura fija de la *Niña III* está sostenida por dos mástiles verticales: el palo mayor y el de mesana. Según convenga puede añadirse otro: la contramesana. También existe otro palo (el bauprés) que se suele poner a veces en la proa con cierta inclinación hacia adelante.

Consecuentemente con las demostraciones documentales y empíricas de Etayo, la *Niña* tiene su centro vélico de la mitad longitudinal de la nave hacia popa, de la siguiente manera: el palo mayor está situado aproximadamente en la mitad de la eslora; el de mesana, a tres cuartos de eslora de la proa; el de contramesana por último es instalado justo en la popa.

El palo mayor, apoyado directamente en la quilla, está sujeto a la cuaderna maestra (la central y más resistente). Traspasa por lo tanto la bodega y sale a cubierta, midiendo desde ésta hasta su extremo superior 14,50 metros.

El palo mesana, también sostenido sobre la quilla, afianzado en otra cuaderna, y pasando, por tanto el pañol de popa, atraviesa aproximadamente el centro de la tolda y emerge en la regala. Desde la regala hasta su punta tiene una longitud de 12 metros.

El palo de la contramesana se instala en la popa, hendiéndose en la regala y quedando atado a la baranda de popa. Mide 10 metros.

El buaprés es una especie de prolongación de la proa; descansa sobre la cubierta, y se amarra a la avita (travesaño macizo, fijo cerca de proa), mide también 10 metros.

Se puede afirmar con propiedad que cada palo aguanta su vela: la mayor, la mesana y la contramesana corresponden a los palos de su mismo nombre. El buaprés sirve para sostener la vela llamada cebadera.

La mayor, sin embargo, puede ser de dos tipos: la redonda (también llamada papahigo) que en realidad es cuadrada pero recibe este nombre por la forma esférica que toma al ser henchida por el viento, y es izada generalmente en las largas empopadas. Esta vela tiene una superficie de 54 metros cuadrados. Con vientos flojos, se suele aumentar por abajo (relinga) son un suplemento rectangular de 22 m.² que recibe el nombre de boneta.

En este mismo palo puede colocarse, como alternativa, una vela latina, que tiene la peculiaridad de dar a la carabela una gran capacidad de ceñida para bolinear, y más maniobrabilidad, aliviando el trabajo de los timoneles. Su superficie vélica en 103 m.². Pue-

den también añadirse rizos, que son rectángulos parecidos a la boneta de redonda.

La mesana, que siempre es latina, tiene por objeto estabilizar la nave cuando lleva la mayor redonda. Y cuando la mayor es latina, además de su función de equilibrio, aumenta la capacidad de ceñida con 52 m.² de superficie vélica.

La contramesana (20 m.²), sólo se iza cuando la mayor es latina y su función es similar a la de la mesana.

La cebadera de proa aprovecha los vientos bajos que se deslizan durante las empopadas por los lados del barco y que no recoge la redonda, lo cual tiene también un efecto estabilizador del rumbo y del equilibrio. Tiene aproximadamente 15 m.².

Fácilmente es deducible la superficie vélica máxima (sin contar bonetas y rizos) según vaya la mayor en redonda o latina: 121 m.² (con cebadera) ó 175 m.², respectivamente.

En el palo mayor iban permanentemente izados el pendón de Castilla y una bandera con la imagen de la Inmaculada Concepción. La mesana estaba adornada con un larguísimo gallardete del pendón de Castilla.

La Guardia, Palos, Canarias.

La carabela fue bendecida el día 15 de julio de 1992 por el padre jesuita de la Unión Seglar de Barcelona, don José María Alba Cereceda (al que tantas cosas buenas y tantos sacrificios debe esta navegación) y su madrina fue María del Mar Aldaz de la Quadra Salcedo. El acto fue amenizado por la banda de gaiteros de la Sociedad Cultural de La Guardia.

La nave permaneció diez días en la ría de Bayona, donde por los inspectores de buques fue sometida a todo tipo de pruebas, felizmente superadas. El día 25, festividad de Santiago, la *Niña III* abandonó Galicia, para arribar al puerto de Huelva, después de cinco días de dura navegación, sobre todo en el cabo de San Vicente, donde estuvieron a punto de colisionar con un buque.

El día 2 de agosto, después de una recepción al capitán Etayo

en el Foro Iberoamericano, el padre Alba concelebró una misa en la iglesia del monasterio de la Rábida, a la que asistieron las autoridades municipales de Palos. Dicho Ayuntamiento, por la tarde, ofreció una solemne recepción a todos sus tripulantes.

Algunos trámites burocráticos, y el deseo mostrado por las autoridades onubenses de que la carabela presidiese —fondeada ante el monumento a Colón y en presencia de las máximas autoridades de la nación— la parada naval y la salida de la regata América 500, retrasaron la salida de la *Niña III* hasta el día 8 de agosto, a las siete y cuarto de la mañana. La noche anterior, los padres Javier Borrull (tripulante hasta Canarias) y José Ignacio Dallo concelebraron una misa a bordo, a la que asistió toda la tripulación, familiares y amigos.

Seis días de mar gruesa y de buenas empopadas tardó la nave en llegar al puerto de Las Palmas de Gran Canaria, en los cuales los navegantes sufrieron los efectos del pésimo calafateado que hicieron a la nave en el astillero. A cada ola se producía una lluvia tremenda dentro de la tolda.

Estancia en Canarias.

El día 14, a las 11,30 de la mañana, la *Niña III* fue divisada por la falúa del Real Club Náutico de Gran Canaria, en cuyo mástil tremolaba una gran bandera con la cruz de Borgoña, tripulada por los canarios que aquí se incorporarían a la expedición y dos consejeros nacionales de la Comunión Tradicionalista-Carlita: José María Cusell y el autor de estas líneas. En alta mar les fue dada la bienvenida, y la misma falúa remolcó la carabela para su atraque en lugar de honor del muelle deportivo.

Allí esperaban a Etayo un numeroso grupo de amigos y correligionarios, el presidente del Cabildo Insular de Gran Canaria, varios concejales del Ayuntamiento capitalino y otras autoridades locales y representantes de instituciones que durante la estancia multiplicaron los agasajos, homenajes y regalos (14), tales como

(14) Aparte de las sustanciosas aportaciones del Cabildo Insular de

la Fundación Mapfre-Guanarteme, la Real Sociedad de Amigos del País, el Real Club Náutico de Gran Canaria, la Junta de Obras del Puerto, el Gabinete Literario, etc.

La tripulación estuvo hospedada durante toda la estancia en el Hotel Santa Catalina, invitada por el Ayuntamiento de la Ciudad.

La *Niña III* y el capitán Etayo fueron, sin esperarlo, los protagonistas de la conmemoración del quinto centenario del paso de Colón por Canarias, presidiendo todos los actos. Entre estos han de destacarse dos conferencias, en la Fundación Mapfre-Guanarteme y en la Casa de Colón; la solemne ofrenda floral al monumento al Almirante, organizada por el Cuerpo Consular y realizada por Etayo, y el desfile marítimo con participación de buques de guerra y deportivos.

Entrañable y emocionante fue la misa de despedida, oficiada por don José Rodríguez y Rodríguez, capellán del Círculo Tradicionalista Roca y Ponsa, y por el padre Borull, con una magistral homilía del primero. Se celebró en la ermita de San Antonio Abad, primera catedral de Canarias y del ultramar hispano, donde oyó y posiblemente oyó misa Colón en su primer viaje del Descubrimiento.

El día 4 de septiembre, la *Niña III* salió para La Gomera. Y en esta travesía, que duró seis días, les esperaban a los navegantes las singladuras más fuertes de la aventura: a la vista aún de Gran Canaria, por el sur, tuvieron vientos de más de 40 nudos durante la primera noche, que sirvieron para entrenar con rigor

Gran Canaria (procuradas por su vicepresidente don Jesús Gómez Rodríguez) y de la Fundación Mapfre-Guanarteme (por su presidente, don Julio Caubín Hernández) es de destacar la aportación, por valor de casi un millón de pesetas en víveres, donada altruistamente por la firma *Supermercados Herdomisan* (de los hermanos Domínguez), cuyo director comercial respondió al autor de este trabajo cuando éste le preguntó qué pedían como compensación: «No queremos nada a cambio, ni siquiera publicidad en los periódicos. La aventura es tan importante y tan simpática que para nosotros es un honor colaborar. Otra cosa, sería prostituirnos». Y conste que entre el gestor y dicha firma no existía hasta aquel momento la más mínima relación.

a la tripulación. Luego siguieron dos días de calma y solaz, que acabaron en unos vientos tan fuertes que el barco, con sólo la mayor izada, llegó a alcanzar peligrosas escoras de 45°, y que hicieron que la mayor, inflada, se metiera en el agua dos veces. Mar gruesa con olas de dos y tres metros, barría la cubierta. Para colmo, entonces se vieron los primeros tiburones, como si olfatearan alguna posibilidad. Nadie cerró un ojo en toda la noche. Al amanecer, al sur de Tenerife, pudieron disfrutar de una agradable calma durante medio día. Pero al salir del socaire del Teide, otra vez los azotó el viento, que los llevó a gran velocidad hasta la isla de La Gomera, teniendo que hacerse formidables maniobras para no pasar de largo del puerto de San Sebastián, como ocurrió en el año 1962 con la *Niña II*.

La estancia en La Gomera fue también prolija en agasajos y actos culturales por parte del Cabildo Insular y el Club Náutico.

Después de veinte días de permanencia en la isla, hechos los últimos avituallamientos, que comprendían leña, y agua del mismo pozo que la llevó Colón hace quinientos años, vino a poner colofón a la estancia, la coincidencia de la clausura del III Congreso de Historia del Atlántico —organizado por la Fundación Mapfre América y el Centro de Estudios de Historia del Atlántico de Madeira— con una ponencia del profesor José Pereira D'Acosta, de Funchal, y la conferencia de clausura de Antonio Rumeu de Armas.

El capitán Etayo, que presidía el acto junto con autoridades canarias y madeirenses, fue el último en dirigirse al auditorio para exponer el espíritu que lo impulsaba a su empresa.

Salida hacia el Nuevo Mundo.

San Sebastián de la Gomera, 30 de septiembre de 1992. Un acta notarial que dice: «Conscientes de la trascendencia y repercusión del proyecto de navegación, católica y española, que el día de hoy intentaremos culminar, declaramos solemnemente, y ratificamos, su auténtico sentido de conmemorar los quinientos

año de la expansión de la Cristiandad, mediante el descubrimiento y posterior evangelización del Nuevo Mundo, siendo portadores en todo momento de aquellos ideales, que para perpetua memoria formalizamos en este instrumento público... Que Dios, en cuya inmensidad oceánica y celeste nos colocamos, sea con nosotros...».

A las cuatro y media de la tarde, el padre José Manuel Fernández celebraba una emotiva misa sobre el muelle, delante de la carabela, usando el pañol de proa como altar. Asistieron devotamente todos los tripulantes, así como algunos familiares y multitud de admiradores y amigos que aquéllos hicieron en aquella isla, siendo destacable un grupo de más de cincuenta historiadores de varias nacionalidades (sobre todo portugueses) que habían participado en el mencionado congreso de Historia.

Inmediatamente, tuvieron lugar los abrazos de despedida. El capitán Etayo, con los ojos centellantes, saltó a la nave, y colocándose sobre la regala, tras santiguarse, ordenó soltar amarras y zarpar. Eran las cinco y media.

Desde la cubierta del ferry que comunica La Gomera con el resto de las islas vimos por última vez a la *Niña III*. Por una cortesía especial del capitán del «Benchijigua» —que desvió su rumbo habitual— nos aproximamos a la carabela, que había partido un rato antes que nosotros.

Teníamos que mirar hacia abajo. Se abarcaba toda de un golpe de vista. Se nos helaba el corazón y nos ardía el alma al contemplar la modestísima grandeza de la carabela. Entendimos como nunca el símil de la cáscara de nuez. Caía la noche gris y lluviosa con mar brava. La multitud turística les brindó un aplauso atroz, acompañado por el eco de nuestra sirena. Ellos respondieron tocando las caracolas, y quitándose las camisas las hicieron tremolar al viento.

Nosotros nos veníamos a casa; el capitán Etayo y sus hombres se internaban en el Mare Tenebrosum en pos de Hispanoamérica. Al rato, ellos estarían completamente a oscuras dando bandazos entre dos mundos, flotando sobre una pequeña teoría de palos, telas y cabos, con el espíritu tenso y ante una infinidad de emociones posiblemente inimaginables para el que no las viva.

En aquellos momentos se nos pasó por la cabeza toda la grandeza de la vilipendiada Hispanidad ¿Cómo con aquellos medios se pudo descubrir, conquistar, evangelizar, bautizar, educar, cultivar y defender a todo un continente, tan lejano en la distancia, durante cuatro siglos? Ni en miles de años parece posible, y, sin embargo, se hizo. Y se hizo bien.

Llegaron a Santo Domingo, en la Isla Española, el día de gracia del Señor, 8 de noviembre de 1492.

Habían sido treinta y ocho días —dos más que Colón en su primer viaje— de tempestades, chubascos y calmas desesperantes, en guardias de cuatro hombres cada cuatro horas, cada uno una hora de caña y los tres restantes de serviola y vigías. A no ser que sonara la orden de «maniobra», dada por el contra maestre, que los convocaba a todos en cubierta. Comían como y cuando se podía, bebiendo por último agua medio podrida. Dormían en ocasiones cuando ya no quedaba otro remedio. Rezaban siempre. En fin, mil peripecias que ellos, y sólo ellos, podrán y sabrán contar.

Admirados, seguro, de haber desandado en sólo diez horas el camino que les costó tan ímprobos esfuerzos, han ido llegando a los aeropuertos del Viejo Mundo el Capitán Etayo, Michel Vialars (francés, veterano acompañante del capitán en navegaciones anteriores), Juan Zarauza (contra maestre, gallego), Jaime Salvador, Telmo y Leonel Aldáz de la Quadra-Salcedo (navarros, como el capitán), Miguel Marcos Molina (alicantino), David Domínguez y Miguel Ramos Grosso (gaditanos), Carlos Javier y Jorge Luis González Díaz y José Gabriel de Armas Hernández (canarios), los navegantes de la *Niña III*.

No, no vamos a decir —como ya ha escrito algún exagerado— que son unos héroes. No será para tanto, pero está claro que merecen un ¡¡¡hurra!!! católico y español, tan ancho y profundo como el Océano Atlántico.