

# La *Santa Maria* a mida real

Com era realment la «nao» *Santa Maria*?

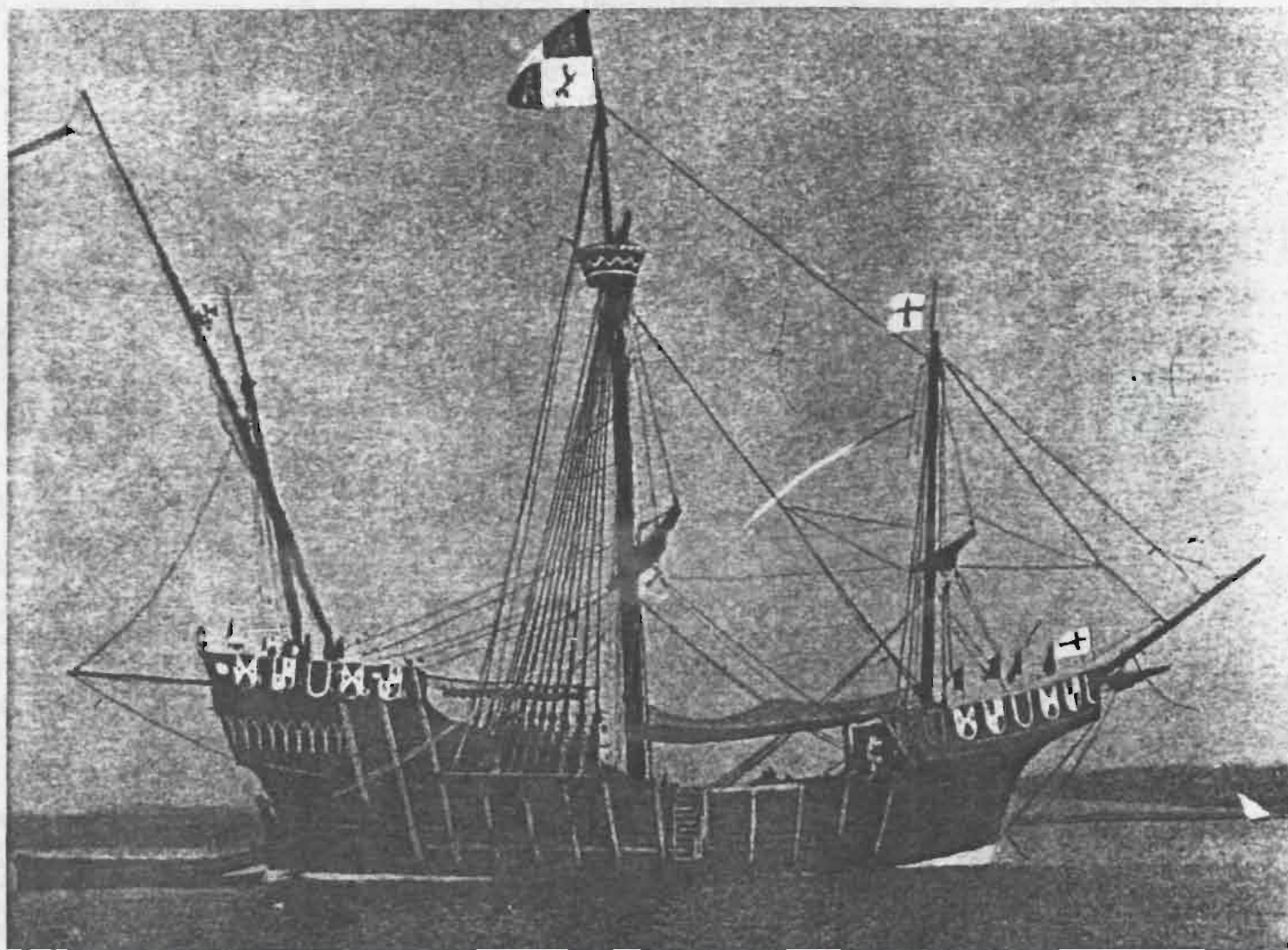
Des de finals del segle passat fins a l'actualitat un bon nombre d'historiadors i arqueòlegs navals han dedicat molts anys d'estudi per tal de donar a conèixer quines eren les formes del buc i de l'aparell de l'embarcació més famosa de tots els temps.

Com que en el segle xv les embarcacions es construïen sense plànols, mitjançant les fórmules tradicionals, ha estat una feina de veritable investigació per part de l'historiador poder obtenir dades documentades, i s'han hagut de valer fonamentalment dels propis *Diaris* de Cristòfor Colom, una

font d'incalculable valor històric, així com de documents d'arxiu, pintures, tapissos, gravats i cartes de navegació.

Sobre aquesta nau podríem omplir molts fulls, però aquí només comentarem les construccions de la *Santa Maria* a mida real.

La primera és obra de Fernández Duro i es va construir durant l'any 1892 per participar a la festa commemorativa del IV Centenari del Descobriment d'Amèrica, celebrat a la ciutat de Huelva. Paral·lelament es va encarregar a les afamades drassanes Cardona de la Barceloneta la construcció de les



*Rèplica de la «nao» Santa Maria construïda l'any 1892 per commemorar el 400è aniversari del descobriment d'Amèrica.*



caravelles *Niña* i *Pinta*. La *Santa Maria* de Duro es caracteritzava principalment pel seu castell de proa, propi d'una «nao» i no d'una «caravella», per la popa quadrada, per la vela de gàbia en forma de trapezi i per l'exagerada ornamentació impròpia de l'època. Aquesta embarcació va participar en l'Exposició Colombina Mundial i va travessar l'Atlàntic a vela des de Huelva a Puerto Rico, per després navegar fins a L'Havana i ser remolcada posteriorment a Hampton Roads, Nova York, Quebec, Montreal, Toronto i Chicago.

La *Santa Maria* de Guillén Tato data de l'any 1929 (Exposició Iberoamericana de Sevilla) i encara que ha estat molt discutida pels historiadors per la seva poca base documental, ha estat construïda en dues ocasions: la primera a les drassanes Echevarrieta, de Cadis, per participar a l'esmentada Exposició, i la segona l'any 1951 a les drassanes Lacomba de València per intervenir a la pel·lícula *Alba de América*. Posteriorment es filmarien dues pel·lícules més: *Tres historias de amor* (en aigües de Blanes) i *El último viaje de Simbad* (en aigües de Barcelona).

L'any 1952 aquesta «nao» es va traslladar a Barcelona, on quedà definitivament amarrada al moll de les Drassanes, davant del monument a Colom. El passat mes de maig, i després d'haver estat víctima de dos atemptats, la *Santa Maria* va ser retirada del seu emplaçament habitual i amb molts desperfectes sobre seu ha estat amarrada al moll d'Espanya, en l'espera d'un incert destí.

Cal remarcar que aquesta reproducció inicialment realitzada segons els plànols de la «caravella» de Guillén Tato, va ser reformada com a «nao» pel director del Museu Marítim de Barcelona senyor José María Martínez-Hidalgo, a qui devem les darreres conclusions sobre com era realment la *Santa Maria*.

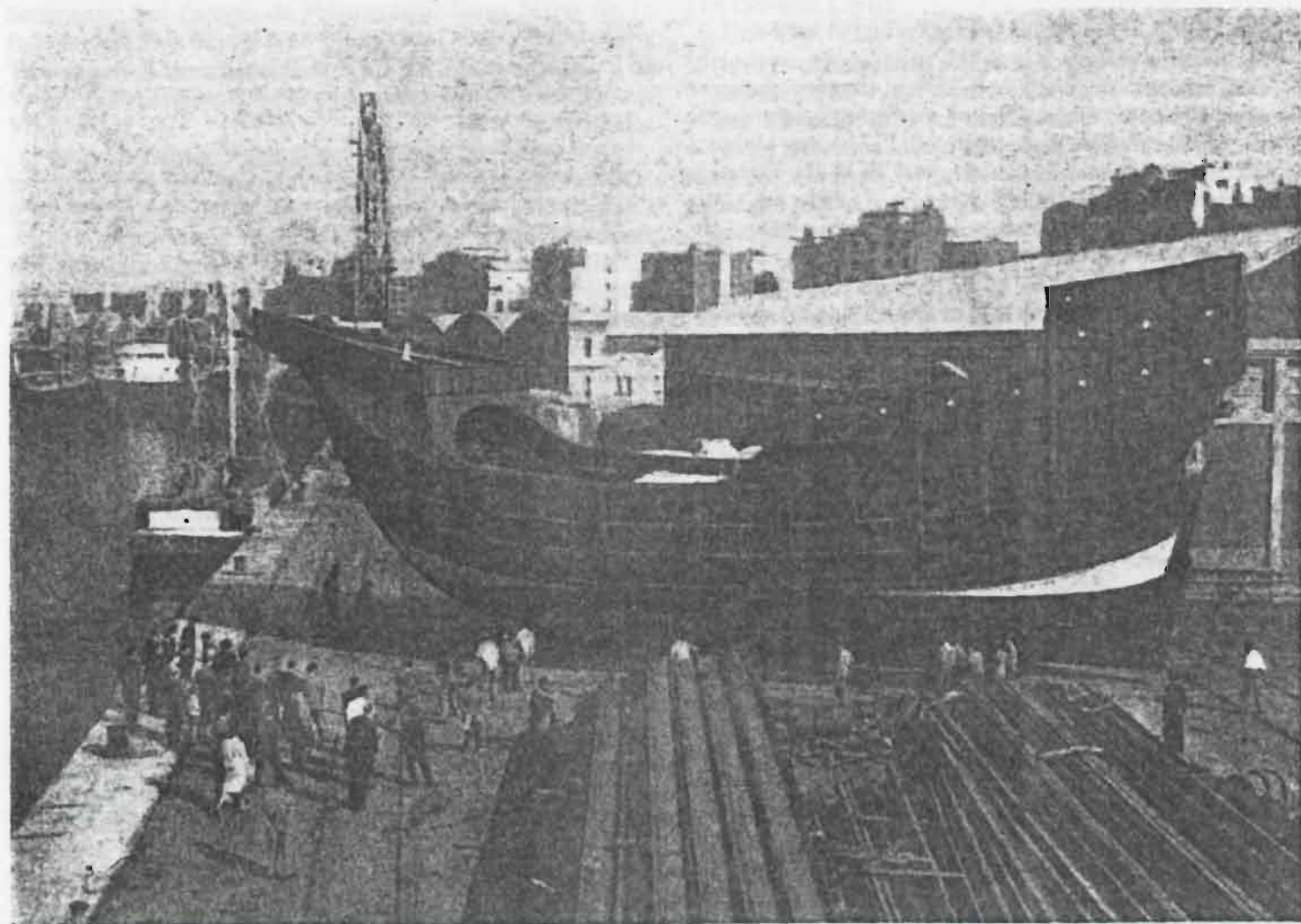
Fruit de les seves investigacions, foren dues les «naos» dirigides per ell i construïdes pel prestigiós constructor naval senyor Narcís Cardona i Grierà. Una fou encarregada per mister Lawrence Wineburgh per ser exhibida a la Fira Mundial de Nova York els anys 1964-1965, i l'altra va ser construïda l'any 1968 per encàrrec de la Corporación Venezolana de Fomento i que actualment és al Parque del Este de Caracas.

Ara, i amb motiu de la propera Expo '92 es construeixen dues noves *Santa Maria*.

AGUSTÍ MARTÍN I MALLOFRÉ

#### BIBLIOGRAFIA CONSULTADA:

Martínez-Hidalgo, J. M., *Las naves de Colón*.  
Martínez-Hidalgo, J. M., *A bordo de la Santa María*.  
Palau i Vera, J., *Vida de Cristóbal Colón*.



El casc de la *Santa Maria* al moll de la Barceloneta, a punt de ser avarada.  
Fou construïda a les drassanes barcelonines del senyor Narcís Cardona per ser exhibida a la Fira Mundial de Nova York que es va celebrar l'any 1964.