

I

ERROR común á la mayoría de los autores que se han ocupado en relatar el portentoso descubrimiento de América por el ínclito Colón, y creencia vulgar, entre los indoctos, es el suponer que el valeroso Almirante realizara su atrevido viaje embarcando en *unas malas barcas* aun *desprovistas de cubierta* como afirman algunos, ya influídos por su crasa ignorancia en las cosas de la mar, muy general en nuestro país, ya impulsados otros por el inmoderado afán de realzar la gloria del ilustre Navegante deprimiendo los medios materiales de que se sirvió para su empresa; como si las grandes ideas, las sublimes concepciones, las portentosas realidades pudieran medirse ó avalorarse por el mérito ó potencia de los medios que hayan servido para inspirarlas ó realizarlas; tanto valdría negar la indiscutible importancia de

los más recientes descubrimientos astronómicos, biológicos ó microscológicos, por la gran perfección de los instrumentos con que se han realizado; tanto valdría suponer que la Venus de Milo hubiera sido más bella, si en vez de estar labrada en tierno

mármol de Paros lo hubiera sido en quebradizo marfil ó en durísimo pedernal. No, los medios materiales si influyen algo, es muy poco en la concepción y realización de las grandes ideas, y cuando tratemos de analizar éstas y de medir sus consecuencias, no hay para qué ensalzar ni deprimir aquellos, porque poco ó nada han de añadir á su importancia. Hora es ya, pues, de que la crítica imparcial y seria venga á poner coto á las lucubraciones de los unos y á la ignorancia de los otros, honrando así mejor que de ninguna otra manera, la memoria del esclarecido varón que dió un mundo á nuestra España.

Cierto, ciertísimo es que las carabelas que montaba el ilustre Almirante, comparadas con los prototipos del arte naval contemporáneo, no pasan mucho más allá, de la categoría de grandes barcas *con cubierta*; pero cierto es también, que dada la época en que se emplearon y los medios materiales de que por entonces se servían todas las artes, correspondían muy bien á los grados de civilización en que la Europa por entonces se hallaba, y como todos los pueblos emplean siempre los medios más adecuados á sus necesidades y á su grado de progreso, las carabelas no pudieron ser mejores ni peores que lo que fueron, buenas ó malas, apropiadas al objeto para que sirvieron, pues si á los hombres de la actualidad mas dados á los estudios de gabinete que á la práctica de aventuras, si debilitados y gastados por la vida de los clubs y de los casinos apenas les satisfacen la rapidez de un tren sud expreso, la velocidad y fortaleza de un bien armado crucero ó las comodidades y refinamientos de un lujoso transatlántico, seguramente que á aquellos hombres de la Edad Media, curtidos por la vida casi continua de campañas y viajes, ó endurecidos con el ímprobo trabajo de una industria, que careciendo de nuestras modernas máquinas, tenía que fiarlo todo á la fuerza de los músculos humanos, acostumbrados á los rápidos cambios y vaivenes de la vida en época de frecuentes revueltas, debieron bastarles unos barcos groseros y toscos sí, pero barcos al fin, para realizar cualquiera de sus empresas por grandes ó arduas que les parecieran. Pero además, mal hubiera hecho Colón en servirse de *unas malas barcas* para lograr su objeto, pues aleccionado estaba por repetidas experiencias, ya realizadas antes que él por otros navegantes, y podía tener seguridad completa de los peligros y contingencias á que se exponía en una larga navegación. Tampoco pudo por múltiples razones emplear las grandes y pesadas naves de guerra de su época, impropias para rápidas evoluciones, y Colón prefirió á ellas las carabelas, como mucho más tarde los insignes descubridores Cook, Franklin, Dumont-D'Urville y otros muchos emplearon rápidas y pequeñas corbetas, aunque en su tiempo se conocían también los grandes y lujosos navíos de tres puentes. Ni *malas barcas*, ni potentes navíos, esta es la verdad, eran las carabelas, sino embarcaciones muy adecuadas para el uso á que se destinaron, y esto es lo que nos proponemos demostrar en este estudio:

Carabela, voz arcaica de sentido vago é indefinido por mucho tiempo, hace también mucho más, hubiera desaparecido de nuestro idioma, si no estuviera ligada tan estrechamente al gran acontecimiento que la puso en evidencia, como ha des-

aparecido de la nomenclatura naval á pesar de haberse conservado hasta nuestros días el tipo de embarcación derivado de aquéllas, y que desde muy antiguo se llama *Velachero*.

Varias son las definiciones que de las carabelas dan los diccionarios náuticos ¹ pero todas ellas muy someras é incompletas como la siguiente que es sin embargo la más apropiada á las que tratamos de reconstituir:

«Embarcación ligera, con una sola cubierta ó puente, popa llana y tres palos con velas latinas ó cuabras usada en la Edad Media.» (Diccionario Marítimo español por varios autores, Madrid 1864) y por eso creemos que debemos ampliarlas y extenderlas con copia de datos auténticos y observaciones propias que hemos recogido en diversos documentos de los más autorizados, comenzando por la etimología de la voz *Carabela*, ó *Caravela*, que también así solía escribirse. Mucho se ha escrito y mucho se ha fantaseado sobre el origen de esta palabra popularísima y mal comprendida, y decimos que se ha fantaseado, porque sólo de peregrina fantasía puede calificarse la suposición de cierto autor erudito y francés (Mr. Jal), de que podría atribuirse á un compuesto de las voces *cara* y *bella*, es decir, cara bonita, rostro agraciado, por el buen aspecto y corte de la embarcación; y otras no menos absurdas y poco fundadas de otros autores, que muchas veces cuanto más eruditos son más se apartan de la verdad en sus juicios, dejando la sencilla ruta del buen sentido y espontánea deducción, para hacer gala de su ingenio embrollando los problemas para que su resolución parezca más brillante, no consiguiendo otra cosa que hacerse incomprensibles por los absurdos que sientan como verdades demostradas.

La palabra *carabela* es evidentemente de procedencia italiana ó de la lengua franca ², especie de diminutivo de la expresión *cáraba*, que tanto se emplea en las costas tunecinas, argelinas y berberiscas, formada del árabe *karb*, que á su vez procede del griego vulgar *karabi* ó *karavi*, que quiere decir *barco grande*, *bastimento*, *navío*, de la cual se han hecho *karabión* y *karabós*, como diminutivos, significando barca, barquilla, barquete ³, teniendo todas ellas por radical la voz *kara*, que en turco, persa, árabe y otras lenguas orientales significa *negro*, color propio del alquitrán de que estaban y están embadurnadas al exterior la mayor parte de las pequeñas embarcaciones destinadas á la pesca y cabotaje de las costas de Levante y africanas, y así vemos formarse con dicha radical otras varias voces como *karamusali* (caramuzal), de *kara* (negro), y *mustakhir* (mensajero ó emisario).

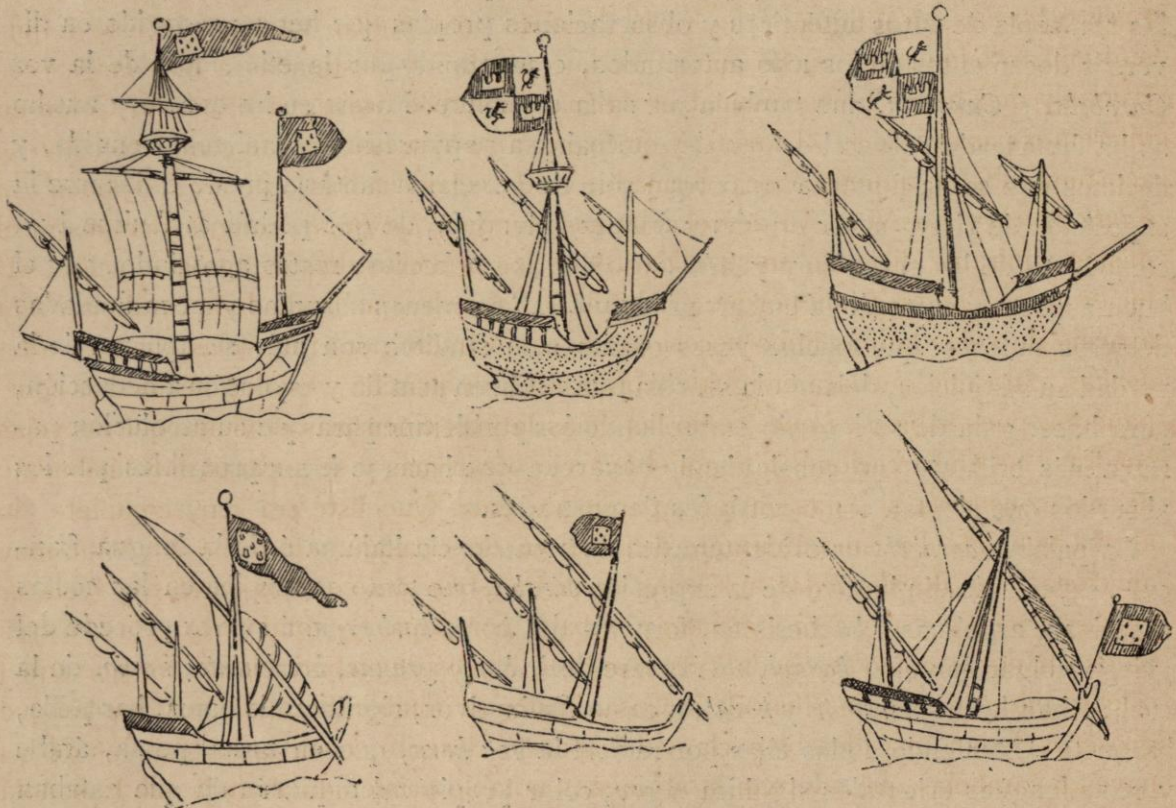
Cierto es que la voz *carabela* se escribe también con *v* en latín y en casi todos los idiomas; pero esto no altera en nada la etimología, pues antiguamente la ortografía no estaba tan definida como en la actualidad, y así se escribía también indistintamente

¹ Véase nuestro artículo publicado en el cuaderno 5.º de la *Revista General de Marina* de 1891, y extraído de nuestra obra en preparación *Las construcciones navales bajo su aspecto artístico*.

² Especie de dialecto que antiguamente se hablaba en casi todas las costas de Levante, compuesto de voces italianas, griegas, lemosinas, francesas y otras de los diversos pueblos que habitaban las costas del Mediterráneo.

³ En la actualidad *karabión* se toma por nombre genérico de toda embarcación, sea chica ó grande, desde el bote al navío de línea.

cáрабо ó cáravo, carabela ó carávela. Vemos pues que la etimología de la palabra no nos enseña nada respecto á la forma y aparejo de esta clase de embarcaciones, quedando solamente enterados de que eran de procedencia árabe ó turca, y de que se aplicaba su nombre al principio á un tipo indefinido que poco á poco fué determinándose y concretándose á un grupo de embarcaciones de mediano porte y marcha rápida, tan propias para dedicarse á la pesca como al comercio de cabotaje y á las expedicio-



(DE LA CARTA DE JUAN DE LA COSA)

nes exploradoras, pero sin que particularizara ningún sistema de construcción determinado, ni ninguna clase de aparejo especial, como sucede en la actualidad con nuestros modernos *avisos* que difieren mucho en su forma, porte y aparejo, y sin embargo, se designan todos con el mismo nombre.

Las primeras noticias que se tienen de las carabelas usadas en nuestras costas, datan del año 1444, en que el infante D. Enrique envió una *carabela* que mandaba Vicente Lago, y en su compañía á Luis de Cadamosto, gentilhomme veneciano, á las islas de Porto Santo, Madera, Canarias y Río de Gambia, la que recorrió 600 mi-

llas italianas en 36 horas ¹. Pero las carabelas que más han llamado la atención y en las que principalmente se han fijado muchos autores, como asimismo el vulgo, por la gran importancia que su empleo tuvo, emitiendo acerca de ellas muchos errores, son las carabelas de Colón, acerca de las cuales, ayudados de los luminosos informes que referentes al asunto ha recogido el erudito escritor y capitán de fragata D. Cesáreo Fernández Duro ², hemos hecho un concienzudo y detenido estudio. No eran ciertamente estas embarcaciones poderosas y perfectas naves de combate, ni esbeltos y ligeros yachts de recreo, pero distaban también mucho, como ya lo hemos indicado, de ser *unas malas barcas sin cubierta*, puesto que procediendo de los antiquísimos *cárabos* ó *kárabos* levantinos ³ que ya la llevaban, mal podían pasarse sin este requisito embarcaciones de mucho más porte que aquéllos y destinadas á más largas correrías y que no se portaban mal en la mar, como lo atestigua el mismo Colón en diferentes pasajes de su «Diario»; y en cuanto á su aparejo, era tan completo como se acostumbraba en aquella época, formado, ya de velas cuadras ó de cruz como en *La Santa María* y *La Niña*, ya de velas latinas como en *La Pinta*, como lo demuestra el mismo almirante diciendo en su «Diario» en los primeros días de su navegación: «É hicieron *La Pinta redonda* porque era latina.» Es decir, que llevando la carabela *Pinta* aparejo de velas latinas hubo necesidad de cambiárselo por el de velas cuadras ó *redondas*, para que quedara en iguales condiciones de marcha y evolución que sus compañeras, pues sabido es que, como las velas latinas ciñen más el viento que las velas cuadras, las embarcaciones con aquel aparejo orzan más y se separan muy fácilmente de sus conservas si éstas gastan aparejo de cruz. Que éste era muy completo, lo afirma también el mismo almirante diciendo en otro pasaje: «É tornó á ventar muy amoroso, é yo llevaba *todas* mis velas de la nao, *maestra* con *dos bonetas*, y vela de *gavia* y *trinquete* y *cbadera* y *mesana* y el batel por popa 4;» total cinco velas en tres palos y bauprés, como se ve confirmado por los dibujos de embarcaciones con que aquel célebre piloto de Colón, Juan de la Cosa, ilustró su notable carta, dibujos que aunque groseros ⁵ dan una idea bien clara del aparejo descrito, como asimismo los de las naves ó carabelas que adornan la no menos notable primera carta de la isla Española atribuída á D. Fernando Colón, viéndose en ambas ilustraciones que el aparejo es redondo en unas y latino en otras de las naves que las componen. Así pues, no hay duda sobre este punto, y confrontando estos preciosos datos con otros muchos no menos interesantes, si no tan auténticos, hemos llegado á la solución más racional del problema, lo mismo en cuanto al aparejo que en cuanto al casco, si bien respecto de éste, aunque sirviéndonos de los mismos documentos indicados y otros muchos, no podemos precisar más que los caracteres principales y comunes á gran número de

¹ Navarrete, *Colección de viajes*. Tomo I, pág. 38.

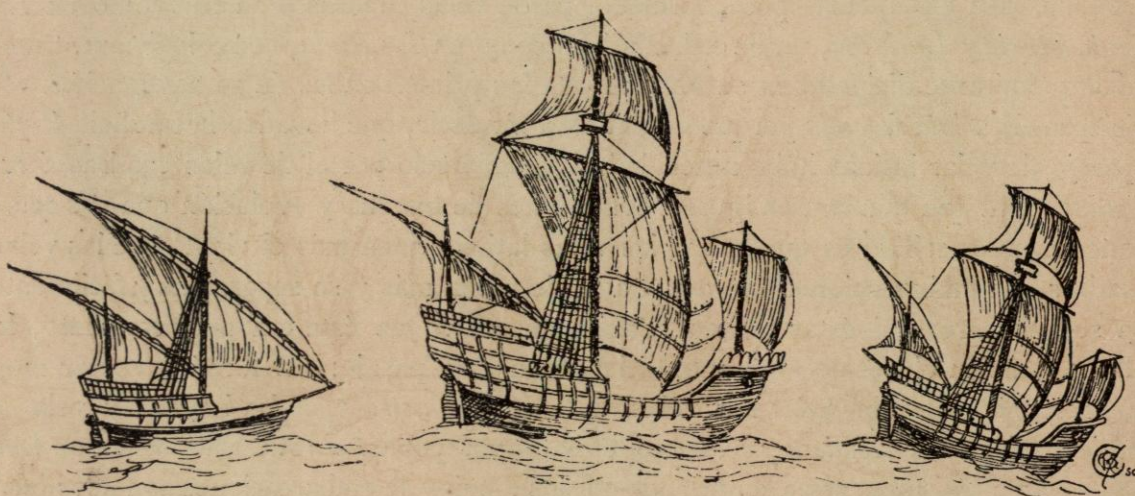
² Véase el *Museo Español de Antigüedades*. Tomo IV, pág. 573.

³ No de las *cárabas berberiscas*, que son unas barcas abiertas, degeneración de aquellos.

⁴ En el original no están subrayadas estas voces, pero lo hacemos aquí para llamar mejor la atención sobre ellas.

⁵ Véanse los facsímiles que aquí damos tomados directamente del original.

naves de la Edad Media, porque como hemos dicho ya, la voz carabela no designaba ningún tipo determinado: si así hubiera sido, Colón no hubiera dejado de apuntarlo en alguna parte como consignó la necesidad del cambio de aparejo de la carabela *Pinta*, y en una ú otra forma nos hubiera dejado alguna indicación de las diferencias esenciales que las carabelas hubieran tenido con las otras naves de su época. Tanto él como otros navegantes en diversos pasajes de sus diarios llaman indistintamente á sus embarcaciones naos, navíos, carabelas, sin que pueda deducirse que entre ellas hubiera diferencias esenciales de construcción; y si Colón designa á *La Santa María*, que él montaba, con el nombre de nao y con el de carabelas á las otras dos, no es porque aquélla fuera de diversa hechura ó aparejo, sino para determinar mejor el

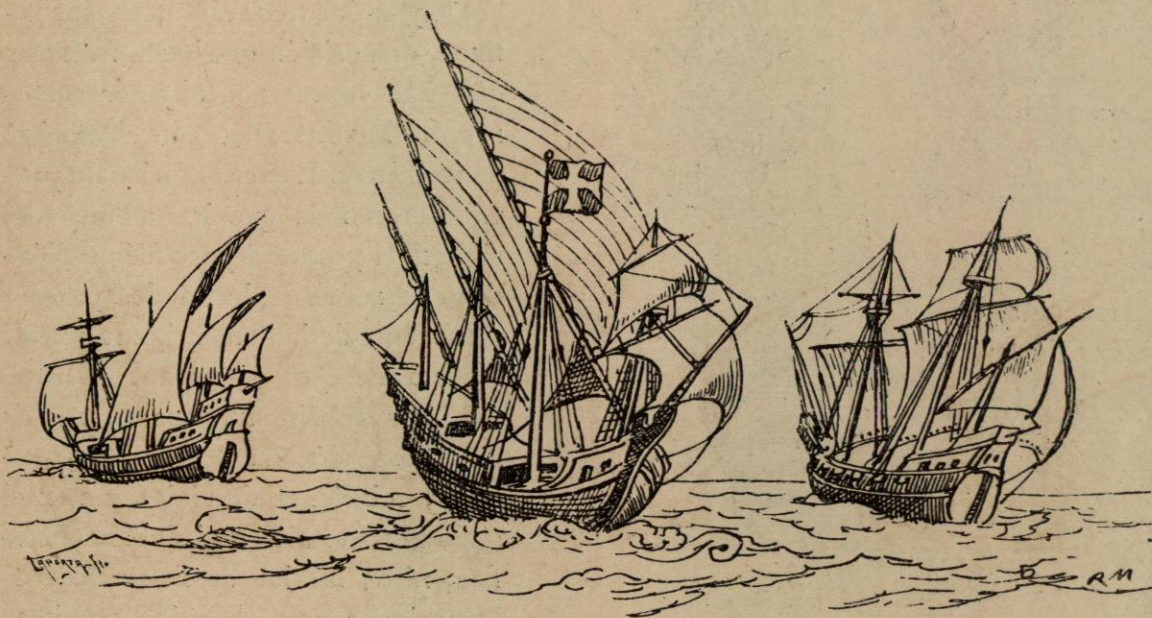


(DE LA 1.^a CARTA DE LA ISLA ESPAÑOLA)

orden de jerarquía, puesto que *La Santa María* era la capitana de la pequeña escuadra, y además la mayor de todas. Y que carabela no significaba tipo determinado lo prueba también el mismo Almirante, al decir hablando de una canoa en que fueron á visitarle algunos indios: «Y con aquella india vinieron muchos indios en una canoa que es su *carabela* de ellos»; aquí pues carabela no significa más que embarcación ligera, sutil y de fácil gobierno, pues de ninguna manera podemos suponer que el Almirante quisiera decir que las carabelas tuvieran la forma larga y estrecha de las canoas. Que eran pequeñas naos muy semejantes á la que en todas partes se usaban, por lo menos *La Santa María*, se demuestra también por la circunstancia de que tenían castillos en sus extremidades, como se ve muy bien en los dibujos que reproducimos y se consigna en el «Diario» á 11 de Octubre diciendo: «el Almirante á las diez de

la noche estando en el *castillo de proa* vidó lumbré» y más adelante: «amonestóles el Almirante que hiciesen buena guardia en el castillo de proa». Claro está pues que llevaban dos, puesto que si no hubiera existido más que uno, no tuvieran necesidad de determinar en cuál de ellos se hallaba el Almirante.

Otras varias circunstancias confirman nuestro aserto, pero debemos consignar que, aunque de la forma de las naves comunes, las carabelas eran barcos ligeros y de buena marcha, á propósito para servicios rápidos y apremiantes, puesto que en varios pasajes Colón les atribuye un andar de 8, 11, 12 y aun 15 millas por hora; y aunque estas millas fueran italianas (un poco más cortas que las españolas), siempre resulta



(DE JAIME DEVAULX 1583)

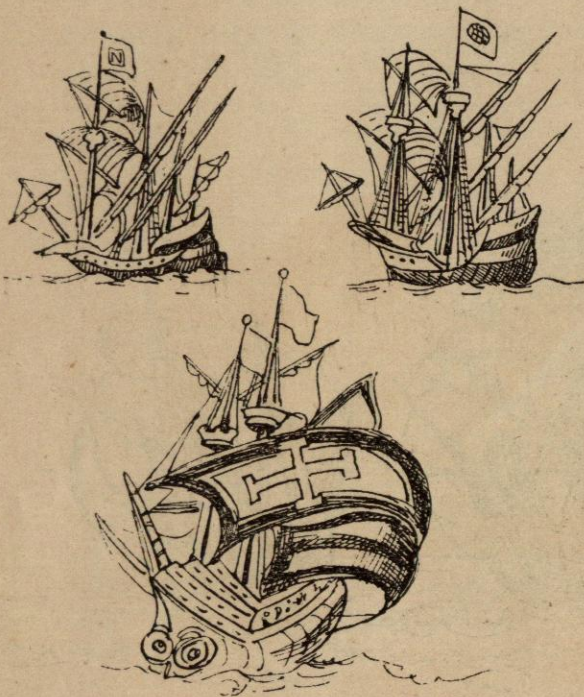
una marcha tan considerable, que muy pocos veleros de hoy día le aventajan y que es por término medio la de los buques de vapor.

Una de las causas que más han contribuido á poner fuera de camino la opinión respecto á la forma y porte de las carabelas de Colón, es sin duda la poca atención con que los autores han examinado dibujos y pinturas sin investigar su procedencia ni determinar la fecha de su ejecución. Así vemos aceptar por gran número de gentes los dibujos de Jaime Devaulx, piloto de la marina francesa en 1583, y los de otros autores muy posteriores, como los que ilustraron la portada y carta de marear de la «Relación del viaje de los Hermanos Nodal en 1621 (cuyos facsímiles aquí damos ¹) verdaderos tipos de carabelas, sin tener en cuenta el gran progreso que en la cons-

¹ Página 58.

ESCUELA DE ESTUDIOS
 HISPANOLÓGICOS
 E. F. C.

trucción naval se realizó al comenzar el siglo xvi. Á este progreso se debe la adopción de un tipo fijo de carabelas, tipo que tuvo su origen en el llamado *carabela portuguesa*, y que conservó su nombre, porque como en los repetidos viajes del Almirante y otros navegantes á las nuevas tierras descubiertas, se notaran las grandes dificultades que para el regreso ofrecía el aparejo redondo ó de cruz por no poder orzar suficientemente, así como el exclusivamente latino no era muy conveniente para el viaje de ida que se hacía casi todo él, viento en popa, imaginóse el combinar ambos en unos barcos más largos, más estrechos y de menos calado que las antiguas



naves, poniéndolas cuatro palos y bauprés; en el trinquete se largaban dos velas cuadras, *velacho* y *trinquete*, y en los tres restantes velas latinas, disposición que hasta nuestros días han conservado algunos costeros del Mediterráneo con el nombre de *velacheros*. Estas carabelas no prevalecieron más que hasta fines del siglo xvii y poco á poco fué perdiéndose su recuerdo hasta desaparecer totalmente de la nomenclatura naval. Nada tiene esto de extraño, porque debemos consignar, que ni en los numerosos documentos, cartas, oficios y relaciones de viajes que en el siglo xvi se refieren al Océano Pacífico, ni en las largas listas de embarcaciones que citan los cronistas de Aragón, ni en las de los de Cas-

tilla, ni en las de los dos reinos reunidos, se encuentra la voz carabela, lo que viene á demostrar que no era designación oficial ni peculiar de ninguna embarcación; y en cambio en los documentos y cartas que se refieren al Atlántico, se ve repetida multitud de veces la palabra, carabela, aplicada á tan diferentes y diversos tipos de naves, que es imposible suponer que se quisiera determinar á ninguna de ellas en particular, deduciéndose, por lo tanto, que no era más que una voz vulgar de sentido indeterminado, importada por los árabes ó tomada de la lengua franca, por lo que creemos plenamente justificadas, y hemos seguido en todas sus partes las siguientes conclusiones del Sr. Fernández Duro, que hacemos nuestras y que copiamos.

1.^a Empezaron á nombrarse las carabelas en España á mediados del siglo xv, concluyendo á mediados del xvii.

2.^a No fueron exclusivamente las españolas, antes bien cobraron fama las de

Portugal, donde tal vez se iniciaron, y las adoptaron las más de las naciones marítimas.

3.^a Fueron *barcos ligeros de forma y aparejos variados*, correspondiendo la denominación *al servicio* y no al tipo de la nave, y

4.^a Las carabelas de Colón eran mayores que lo que vulgarmente se cree, de marcha rápida, de construcción sólida, con castillos alterosos á popa y proa, tres palos verticales y bauprés, aparejo redondo en el mayor y trinquete, latino en el mesana y cebadera sin foques en el bauprés ¹.

Demostrada ya la evidencia de las tres primeras conclusiones, vamos á justificar los términos de la 4.^a.

En cuanto al porte de las carabelas también están en un error grave muchas gentes por no pararse á meditar. Nada de positivo puede afirmarse, pero casi todos los autores concuerdan en atribuir á *La Santa María* un porte de 100 á 120 toneles, como entonces se decía, y todo el mundo ha aceptado esta cifra, considerándola como característica del tonelaje del barco conforme hoy día lo apreciamos, pero no era así. Como en tiempo de Colón los constructores no se engolfaban en grandes cálculos, la importancia y porte de las naves se expresaba por el número de toneles que podían cargar, y nunca por su desplazamiento, porque aquello era lo más práctico entre armadores y comerciantes; y así debe tenerse presente, que medida la nave exteriormente, como hacemos hoy, su porte es mucho mayor, y que para que pudiera cargar de 100 á 120 toneles machos ó de Cantabria (que después se llamaron toneladas) *La Santa María* debía desplazar de 180 á 220 toneladas métricas actuales ².

Además ha de tenerse presente, que Colón embarcó en su nao hasta 70 hombres de equipaje: de éstos, por lo menos la tercera parte se quedaría de guardia por las noches; y como en aquellos tiempos los marineros y gente embarcada tenía que dormir forzosamente sobre cubierta, porque no había á bordo más cámaras ni camarotes que una estrecha *chupeta* para el capitán, necesariamente la embarcación que montaba toda esta gente, debía ser bastante grande, para que en su cubierta obstruída por multitud de pertrechos y toscos enseres, hubiera todavía espacio para que 40 hombres pudieran acostarse en ella.

Así, pues, podemos comparar el porte de la nao *Santa María* al de un bergantín de los comunes, que fuera muy panzudo y lleno de popa.

La Pinta y *La Niña* eran bastante menores pero no consta su tonelaje; y en fin, como última prueba de que las carabelas eran mucho mayores que lo que el vulgo se ha figurado, citaremos la propia opinión de Colón, que para su segundo viaje deseó y buscó embarcaciones mucho menores, porque las primeras carabelas le habían ocasionado contrariedades por su mucho porte.

Las carabelas, como las demás naves redondas, llevaban en lo alto del palo mayor

¹ *Disquisiciones náuticas.*

² El tonel macho equivalía á 2 pipas de 27 $\frac{1}{2}$ ar. cada una de Castilla, ó sean 55 ar. = 632 kilogramos por tonelada.

una gran *cofa* ó *gavia*, como entonces se decía, circular y en forma de taza, en donde se colocaban los vigías durante la navegación y los honderos durante el combate. También ostentaban en sus velas, como aun era costumbre en aquellos tiempos, grandes cruces ú otras señales, respondiendo á la antiquísima moda iniciada por los egipcios y fenicios, de adornar sus velas con pinturas de signos convencionales para dar más realce á la nave y para que fuera conocida desde lejos por propios y extraños, transmitiéndose esta moda después á todas las naciones de Europa ¹, sustituyendo los jeroglíficos ó figuras alegóricas por escudos de armas, blasones, emblemas ó el signo de nuestra redención, muy usado por los navegantes portugueses.

En cuanto á las banderas que usaban las carabelas eran muchas y variadas, según costumbre de la época, pero las principales que ostentaban casi constantemente eran: en el palo mayor (según vemos en las pinturas de Juan de la Cosa) el estandarte de Castilla cuartelado de blanco y rojo (gules) con leones rojos coronados en el blanco, y castillos de oro en el rojo, y en el trinquete la bandera ó enseña de Colón que le fué dada por los Reyes Católicos, consistiendo en una cruz verde sobre fondo blanco con una F y una Y, y encima de cada letra una corona: *una de un cabo de la † y otra de otro...* Los descendientes del primer Almirante emplearon mucho las carabelas portuguesas en sus frecuentes viajes al Nuevo Mundo, y por mucho tiempo siguieron arbolando en ellas la bandera de la cruz verde y el estandarte de Castilla según lo usaba el Almirante, es decir, con los cuarteles solos de León y de Castilla. Además, el Almirante, como signo de mando y emblema de realeza llevaba siempre junto á él, y lo enarboló en su propia mano al pisar la nueva tierra, el *Pendón real*, pequeña bandera (poco mayor de dos tercias en cuadro) de damasco carmesí, orlada de franjas y flecos, y en la que estaban pintadas por una cara la imagen del Crucificado y por la otra la de Nuestra Señora.

En cuanto al decorado y pintura de las carabelas poco se puede decir, porque en realidad eran muy parco el primero y muy escasa en aquella época la segunda, y consistían en ligeros adornos de talla del gusto gótico adornando el alcázar y la popa, y algunos filetes y bandas pintadas con rojo blanco y ocre en los costados, dejando al descubierto casi toda la madera de realce, como regala, cintas y bularcamas, que iban solamente barnizadas de aceite ó brea clara, embadurnando el resto del casco de alquitrán; y aunque el origen de la voz carabela sea *kara* (*negro*) que en un principio tuvieron, ya en los tiempos de Colón, la carena ó fondos se solía pintar de blanco.

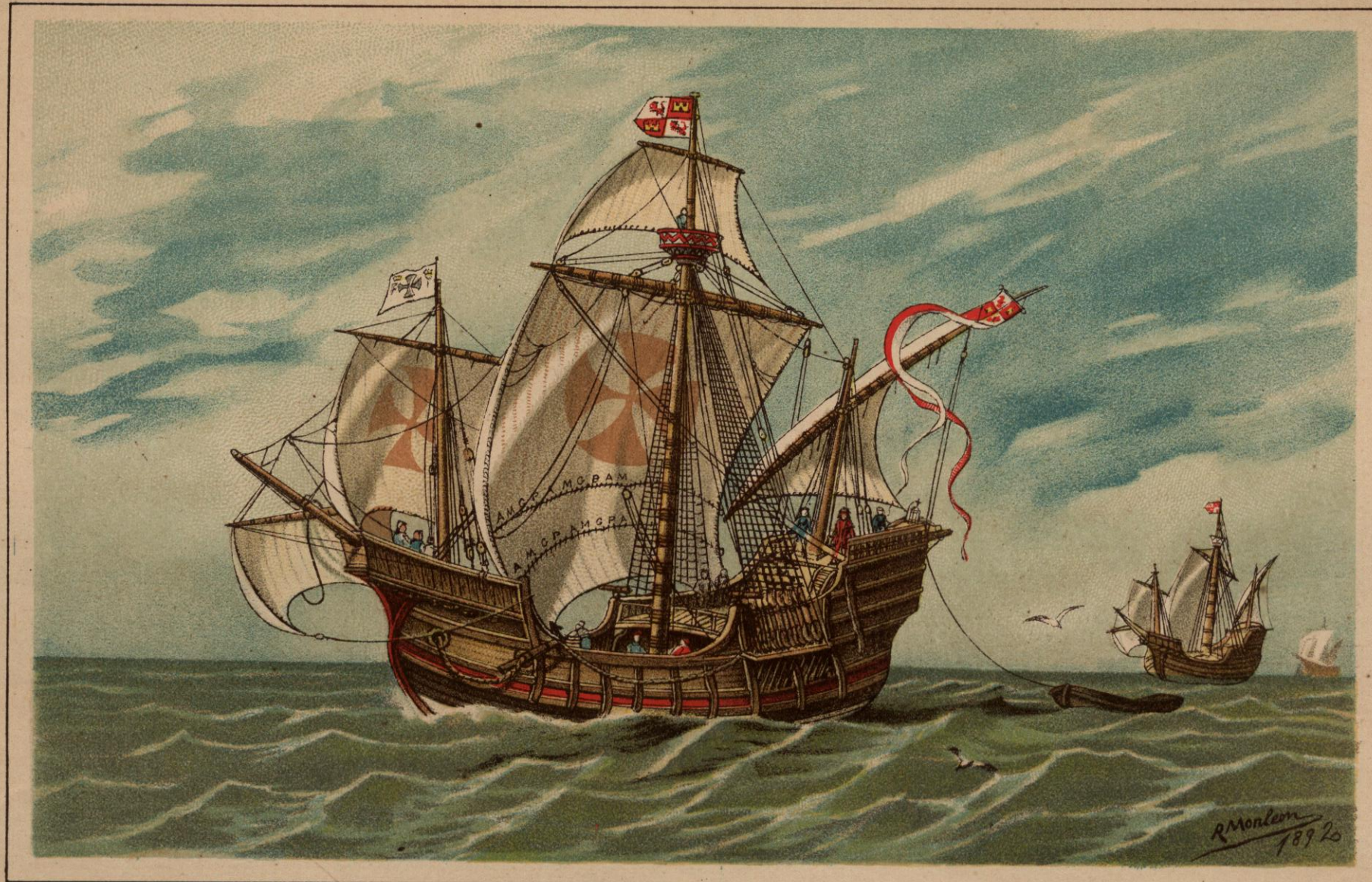
¹ España fué la primera nación que abandonó esta costumbre, y la pintura en las velas que apenas alcanzó á las de las naves de la Invencible Armada, fué siempre pobre y mezquina, consistiendo sencillamente en fajas, cruces, soles ó estrellas embadurnadas de almazarrón ó de ocre amarillo, mientras que en Francia y otros países se ostentaban frecuentemente las brillantes imágenes de Marte, Belona, Juno, Neptuno, la Prudencia, la Justicia y otros emblemas, así como los escandinavos y normandos lucían los blasones de los jefes que las montaban. En Italia la pintura de las velas se ha perpetuado hasta nuestros días, y la mayoría de los barcos del Adriático, Malta y Sicilia presentan un aspecto por demás artístico y alegre, por los brillantes colores y multitud de variados asuntos que ostentan.

Como se ve, nada de particular, nada de extraño que las distinguieran del común de las otras naves de su época, tenían *las Carabelas de Colón*; y no podía ser de otro modo, porque en época tan lejana ni existía la gran variedad de tipos navales que hoy conocemos, ni muchos de ellos hubieran servido para el objeto á que se las destinaba, no siendo su empleo, pues, consecuencia desgraciada de las contrariedades que sufriera el ínclito genovés, sino determinación razonada y bien pensada del hábil navegante, que no sólo tomó lo que á mano había, sino lo que creyó más conveniente y más útil para asegurar el éxito de su empresa.

RAFAEL MONLEÓN

Madrid, Marzo, 1892.





B. Revuelta cromo-lit

LA NAO "STA MARIA"

Lit de M. Diaz, Cervantes, 17

Reconstitucion hipotética del Sr. Monleon aprobada por la Comision tecnica oficial nombrada al efecto por el Sr. Ministro de Marina en Nov. de 1891.