

Cuando teníamos marinos y astilleros. Renterianos en el estrecho de Magallanes

Alberto Eceiza Michel



Releyendo a Bozas Urrutia tropezamos - al nombrar a los ilustres marinos que dio Rentería - con la coletilla de *"tomaron parte en la expedición de Magallanes"*, cual rúbrica a las someras biografías de algunos de ellos.

El *"tomaron parte"* da lugar a un equívoco: con Magallanes no fue ningún renteriano que sepamos. La expedición a que se refiere es la realizada sesenta años después del descubrimiento del estrecho: en 1.581 y 1.584.

La incursión a tan lejana como inhóspita región, está enmarcada en una de las más desgraciadas empresas emprendidas por la Corona española en aquella época y tenía por objeto controlar el único paso, del Atlántico al Pacífico, entonces conocido.

Mas, antes de señalar el relevante papel que los renterianos tuvieron en aquel intento - aunque se les asigne el papel de *"transportistas"* - situémonos en el escenario y en las circunstancias en que se llevó a cabo.

LA EXPEDICION

Las latrocinios del pirata inglés Drake por las incipientes colonias españolas de las costas americanas del Pacífico, hicieron ver que la mejor manera de evitar nuevas incursiones depredadoras, era cerrando la puerta magallánica.

El promotor y alma de esta idea fue Pedro Sarmiento de Bengoa, un pontevedrés muy bregado en el mar. El rey Felipe II dio el visto bueno a la organización de una flota destinada a situar, en aquellos lejanos parajes, colonos, aperos y soldados. Sin embargo, la escuadra fue puesta al mando de Diego Flores de Valdés, buen marino, pero que demostró no estar a la altura de Sarmiento, al cual se le asignó el papel de gobernador de la colonia a fundar.

Sarmiento, conocedor de aquellos parajes (había atravesado el estrecho de Oeste a Este, siendo el primero que lo contempló en tal sentido) y Valdés partieron de Sevilla el 25 de septiembre de 1.581, con veintitrés naves repletas de todo lo necesario para la empresa. Lo hicieron con muy mal *"fario"*. Al poco se vieron envueltos en *"tan desatada y terrible tormenta que, por poco, no quedara tabla en que salvarnos"*. (Espinell, en *"Vida del escudero Marcos de Obregón"*).

Las naves supervivientes - cinco se hundieron con ochocientos de sus ocupantes -arribaron semideshechas a la bahía gaditana, donde embarrancaron otras tres.

Aquí comenzaron las discrepancias entre Valdés y Sarmiento, que marcarían la pauta de sus relaciones durante todo el evento. El primero, asustado por el desastre, quería reorganizar a fondo la maltrecha escuadra y esperar a la primavera para una nueva salida; mientras que el segundo opinaba se debía partir tan pronto como se reparasen las naves. Los deseos de Sarmiento prevalecieron y así, el 3 de diciembre, la flota, reducida a dieciséis embarcaciones, zarpó de nuevo hacia su aciago destino.

Con una escala en Cabo Verde, alcanzaron Río de Janeiro tras azarosa travesía del Atlántico en la que no faltaron los temporales y las desdichas y en la que un centenar de expedicionarios dejaron sus ilusiones en el fondo del océano. Casi todos los buques arribaron necesitados de grandes reparaciones, por cuya causa se prolongó excesivamente la estancia en aquella ahora tan

famosa bahía, pero que entonces estaba desierta. La escasez de alimentos y las enfermedades hicieron disminuir el contingente en dos centenares de personas más. La ignorancia total sobre las tierras a las que se dirigían, nos lo refleja Espinel en su obra citada cuando habla de *“monstruos que salían del mar a devorar descuidados indios, de serpientes aladas enormes, de hombres diminutos acosados por aves desconocidas, de gigantes patagones y de cíclopes aún mayores, con un terrorífico y solo ojo...”*. Tales creencias y otras no menos espantables, así como las continuas disputas entre los dos jefes, minaron la disciplina fomentando las deserciones. Muchos prefirieron vivir entre los pacíficos indios de aquella región antes que aventurarse en tierras pobladas por tan inusitados seres.

Por unas causas u otras, la partida de Río se demoró hasta el 2 de noviembre de 1.582, zarpando de la abrigada bahía quince naves.

Pero, estaba escrito - como dirían los árabes - que la desgracia fuera asidua acompañante de aquellos buques. A los diecisiete días de navegación, otro desatado temporal se cebó en ellos hundiendo uno de los mejores navíos con la consiguiente pérdida de ciento ochenta expedicionarios más y obligando al resto a refugiarse en el puerto de Santa Catalina, aún en tierras del actual Brasil. Este nuevo revés asestó el golpe definitivo a varias de las ya tan baqueteadas naves. Sólo ocho de ellas, tras reponer lo que pudieron, prosiguieron la empresa haciéndose a la mar el 1 de enero de 1.583.

En el Río de la Plata, Valdés estimó necesario que los seiscientos soldados que llevaba para Chile, se dirigieran por tierra a su destino. La escasez de víveres y el terrible hacinamiento del personal acogido a las naves supervivientes, aconsejó semejante medida. Seguramente aquella tropa, mandada por Alonso de Sotomayor, prefirió los albueros de la tremenda caminata que les separaba de su meta, antes que seguir embarcados en tan precarias condiciones y en naves tan perseguidas por la mala suerte.

A estas alturas ya sólo quedaban cinco buques útiles. Con ellos, enfrentándose constantemente a vientos contrarios, llegaron a la boca del estrecho. Por tres veces intentaron penetrar en él, pero Eolo se empeñó en que no lo hicieran. Valdés, desesperado, renunció y regresó a España, vía Río, a pedir ayuda y refuerzos. Sarmiento, empecinado, resistió más, pero al final también hubo de desistir y regresar a Río en espera de nuevos buques y víveres. Cuando éstos llegaron pudo, por fin, introducirse en el esquivo estrecho en febrero de 1.584 y fundar las ciudades del Rey Felipe y del Nombre de Jesús.

Estas colonias tuvieron catastrófico final. Sus integrantes perecieron de hambre y de frío más que por los ataques de los indígenas, que no faltaron. Cuando el pirata inglés Cavendish, remedando a Drake, pasó por allí en 1.586, encontró algunos supervivientes a los que dejó que se muriesen por sí solos sin darles el más mínimo socorro y bautizando para la posteridad con el nombre de *“Puerto del Hambre”* a la fallida colonia.

Pero... esto es ya otro capítulo de tan lamentable historia.

EL ESCENARIO

Para mejor comprender la gesta de los marinos que entonces se atrevían a surcar aquellas aguas conviene reseñar cómo es el estrecho de Magallanes.

Tiene su entrada atlántica a los 52° 28' de latitud Sur y su salida al Pacífico casi a la misma latitud: 52° 36', aunque hacia el centro del paso desciende casi hasta los 54° en el extremo meridional de la península de Brunswick.

Basta con mirar a un planisferio para ver que se trata de las tierras continentales más cercanas a la Antártida: doce grados más al sur australiano y casi veinte más que el africano cabo de Buena Esperanza.

Desde el Cabo de las Once Mil Vírgenes, al norte de su entrada atlántica, hasta el del Pilar, que marca el fin del estrecho en el Pacífico, distan 538 kilómetros. En su mitad Este existen amplias zonas de hasta 30 kilómetros de anchura, con numerosas bahías refugios contra vientos contrarios, lo que, en cierto modo, facilita la navegación de los veleros si el viento no se obstina en convertirse en muralla infranqueable.

En cambio, la mitad que da al Pacífico, lo constituye un angosto canal entre orillas acantiladas, donde los cambios de tiempo se suceden imprevisiblemente y con inusitada violencia. El choque entre los dos grandes océanos que allí se encuentran, origina corrientes de flujo y reflujo cuyas velocidades llegan hasta los diez nudos. Durante toda esta mitad, la poca anchura del estrecho - tres kilómetros de media - hace imposible a los veleros navegar a bordadas. De ahí que se tardase tanto en cruzarlo, como veremos más adelante.

La nomenclatura de ciertos puntos de aquellas costas es todo un poema referente al hombre llevado a la exasperación: existen las Furias Orientales y las Occidentales, la Isla de la Desolación, el Cabo de la Ansiedad, la Bahía Inútil, el fiordo de la Última Esperanza, la Bahía de la Última Oportunidad, el Puerto del Hambre,... ¿Cabe bautizar así una costa si no se está lleno de incertidumbre y angustia?.

EL “AMBIENTE”

El clima es, en definitiva, quien hace tan difícil el paso por este estrecho. La buena época para hacerlo se estima es la que va de fines de septiembre a fines de marzo, es decir, en el corazón del verano austral. Y, en esta *“buena época”* abundan los vientos huracanados soplando en todas direcciones, acompañados de gélidos chaparrones, granizadas, nevadas, frío intenso, calmas repentinas... en fin, todo lo que el marino a vela odia más. Y si estos desatados elementos son difíciles de dominar hoy, con todos los adelantos técnicos de que disponen los buques, no hay que estrujar mucho al magín para hacerse una idea de lo arduo que sería enfrentarse con ellos a bordo de los rudimentarios navíos de hace cuatro siglos.

Los tiempos necesarios para atravesarlo son reveladores. Si treinta y ocho días le costó a Magallanes - pese a su desconocimiento total de la orografía del mismo - y cuarenta y ocho a Loaysa a pesar de llevar consigo a Elcano que, como sabemos, surcó aquellas aguas con el portugués; para Bougainville, dos siglos más tarde, con cartas detalladas y todos los adelantos técni-

cos de doscientos años, aún le costó cincuenta y dos días. Y al primer navegante solitario que dio la vuelta al mundo, el norteamericano Joshua Slocum, con la ayuda de cañoneras chilenas, un crucero argentino y espléndidamente reaprovisionado de víveres por el vapor "Columbia", demoró sesenta y un días en atravesarlo, desde el 11 de febrero al 13 de abril de 1.896. Todo lo que adelantaba en un día lo perdía al siguiente si no se refugiaba a tiempo en alguno de los numerosos recovecos del sinuoso paso.

No es extraño, por tanto, que cuando los veleros llegaron a ser casi perfectos con los famosísimos "clippers", éstos aborreciesen tal estrecho de manera que preferían doblar el cabo de Hornos, a 56° 58' de latitud Sur - 4° 22' más cerca de la Antártida - y tenido como el más endiablado y temido del mundo.

Aún hoy en que los buques no necesitan velas para navegar, es considerado sumamente peligroso. Y prueba de ello son los numerosos esqueletos de buques que se observan, deshaciéndose, en sus orillas...

LAS CONDICIONES DE VIDA

Descendiendo al factor humano - o ascendiendo a él, según se mire - veamos someramente cómo era la vida de los tripulantes de aquellos cascarones de nuez.

Dice el historiador holandés Hendrick van Loon en su libro "La conquista de los mares": "Bien dura era la vida de un marinero de hace doscientos o trescientos años. El que escapaba a la pena de ser azotado, de ser pasado por debajo de la quilla, al baño involuntario o a la misma horca - si se trataba de un viaje largo - si no moría de escorbuto, tifus, disentería, fiebre, malaria o beriberi; siempre tenía la esperanza de terminar sus días en el asilo de ancianos de su localidad natal". Y si esto dice de "hace doscientos o trescientos años", ¿qué no podríamos decir de hace cuatrocientos?

Está claro que la feroz disciplina que reflejan las primeras frases era pertinente a las flotas holandesa e inglesa. Pero, en lo



que se refiere a las enfermedades, todas eran comunes a las embarcaciones que emprendían largas travesías debido a las condiciones infrahumanas con que debían enfrentarse quienes las realizaban. El espacio habitable en tan pequeñas naves era mínimo, nauseabundo y, para que nada faltase, *"llevaban una nutrida colección de todos los insectos amantes de la oscuridad, humedad y falta de limpieza, así como un ejército de ratas y ratones"*.

Las comidas durante las navegaciones de meses sin tocar tierra, se pudrían y el agua dulce se corrompía. Epidemias de escorbuto, tifus, disentería y fiebres intestinales, siguieron siendo un hecho común en las prolongadas singladuras, incluso hasta principios del siglo XIX.

Y si tal navegación tenía lugar en mares inclementes, como los que nos ocupan, se añadía a la podredumbre de la comida, el que los marineros estaban siempre mojados, ya que ningún barco llevaba calefacción ni otro fuego que el de la cocina. Y, en estas condiciones, *"aferrar, allá arriba, entre un furioso chubasco de granizo, los restos de un sobrejuanete que el temporal había convertido en unos cuantos jirones de lona helada"*, era tarea casi sobrehumana. La fatiga se redoblaban por la falta de descanso - totalmente supeditado a las veleidades del viento - y por la comezón incesante, *"a la noche eran tantos los piojos que se criaban que no habían quien se pudiera tener"* (Urdaneta).

La humedad salitrosa y los piojos y otros ácaros causaban erupciones epidérmicas que eran verdaderas epidemias. Además, el frío intenso daba lugar a engangrenamientos de las extremidades y, en especial, de los dedos de las manos, que tenían que trabajar con los endurecidos cordajes y heladas velas.

LOS RENTERIANOS EN TODO ESTE JALEO

Hecha tan esquemática descripción del escenario y del ambiente, comprenderemos que el papel de *"transportistas"*, asignado a nuestros paisanos, fue de vital importancia.

Ahora bien, ¿cómo se sumaron a esta intentona de colonización?. La manera como lo hizo el capitán Martín de Zubieta es reveladora. Este marino, al mando de la *"Trinidad"*, construida expresamente para él en 1.580 y en los astilleros de la Magdalena, llegó a Sevilla con carga diversa que trocar por un cargamento de trigo. A tan flamante y nuevecita nave no podían dejar escapar los organizadores de la expedición y, por mediación de la famosa Casa de Contratación sevillana (donde abundaban los vascos), la añadieron a la flota en formación, requisándola para el *"servicio de Su Majestad"*. Y con la nao quedó *"requisado"* su capitán - con fama de cosmógrafo - y su tripulación de renterianos y comarcanos.

La Casa de Contratación era, entonces, la exclusiva organizadora de las expediciones dirigidas hacia el recién descubierto continente. Ella fijaba las derrotas a seguir, el número de tripulantes de cada nave, así como su carga de semillas, instrumentos, aperos, agricultores, artesanos, menestrales, religiosos y soldados.

Pero su forma de reclutar navíos y marineros era la general de todas las marinas europeas. Sin embargo, en aquella época a los vascos se les daba el derecho de navegar *"en buques construidos en sus astilleros y con capitanes de su confianza"* desde 1.553. Y tal era el prestigio que se ganaron en el mar que cuando

en 1.583 se ordenó levantar marinería en Guipúzcoa y Vizcaya, se dispuso que *"se diese a cada marino reclutado tres ducados de sueldo y al grumete dieciocho reales"*. Además, al embarcar se les adelantaba cuatro pagas y tres ducados de propina. No sabemos a cuanto equivaldría ese sueldo convertido en moneda de hoy, pero sí que era mayor que el que cobraban los marineros no vascos entre los cuales esta distinción causó protestas. (*"Historia de la Marina de Guerra española"*, por Ibañez de Ibero).

Volviendo a nuestros paisanos reclutados de una manera o de otra, de las naves que salieron de Cádiz, nueve eran guipuzcoanas y de ellas regresaron tres: la de nuestro convecino Joanes de Amasa, al mando del *"San Juan Bautista"*, construido en nuestros astilleros por Martín de Amasa. Este buque también fue reclutado en Cádiz, a donde llegó con un cargamento de hierro; la *"Concepción"* botado también en nuestra ría, mandada por Pedro de Zubiaur o Zubiaurre, renteriano de adopción (unos dicen que nació en Zenarruza y otros en Irún). Este, después de una brillante carrera en la mar, cuando murió, fue enterrado en la iglesia parroquial renteriana a petición de sus familiares. Y con la nao *"María"*, comandada por Joanes de Villaviciosa, natural del entonces incipiente Pasajes de San Juan, y de Onofre de Isasti, lezotarra, se completa el trío de las naves que regresaron de la odisea magallánica. Salvo la *"Trinidad"* de Martín de Zubieta, vendida al rey y dejada en servicio en aquellas latitudes, aunque su capitán regresó en otra nave para morir a los tres días de pisar Sanlúcar de Barrameda de tan castigado como vino por las penalidades sufridas, todas las demás se perdieron o quedaron inutilizadas en las costas americanas. Y es galardón para los astilleros renterianos que tres de los cuatro navíos supervivientes a tantas calamidades fueran fruto de sus gradas. Lo cual justificaba la fama de nuestros constructores de barcos.

Otro motivo de orgullo es que sus tripulantes eran renterianos o comarcanos. Sus escuetas biografías podrían, quizá, ampliarse si algún curioso hurgase en los archivos sevillanos. Y no sólo la de sus capitanes, sino también la de los simples marineros que soportaron - acaso con mayor rigor - las mismas penalidades que sus jefes.

De todos modos, aquí queda este recuerdo a aquellos renterianos que tomaron parte en la *"expedición de Magallanes"*.