

HISPANOAMÉRICA, EL PRIMER PUERTO DE UN BUQUE LLAMADO ESPAÑA

SANTIAGO BOLÍBAR PIÑEIRO

(Discurso de ingreso como Académico correspondiente en Madrid)

Sean mis primeras palabras de agradecimiento a esta Real Academia por el honor que me hace al proponerme como miembro correspondiente, Real Academia donde tan señaladas personas han estado y la integran actualmente.

Este agradecimiento lo personifico especialmente en su Directora, la Excma. Sra. D^a María del Carmen Cózar, con cuya amistad me honro, y razón principal para estar hoy en esta digna tribuna, y en los Excmos. e Ilmos. Sres. D. José Gómez y D. Fernando Sánchez, que me propusieron para éste nombramiento, y que por supuesto extendiendo a los integrantes de la Junta General, que aprobó mi nombramiento, y en general a todos los miembros de esta Real Academia.

Mi agradecimiento también a todos los que me acompañan en este acontecer importante de mi vida, honrándome y apoyándome en satisfactoria aunque difícil situación, y digo difícil porque hablar en tal foro con tal auditorio, cumpliendo los objetos de esta Real Academia, no es tarea sencilla, y más después de tanto erudito y ameno conferenciante que me ha precedido, con más méritos que este humilde Oficial de la Armada que hoy tiene el honor de hablarles.

Y desde luego mi reconocimiento a la Armada, porque si alguna respuesta adecuada tienen las preguntas que yo me hice y muchos de ustedes también, esas sencillas cuestiones como ¿qué méritos me avalan para merecer tal propuesta? son contestables desde y por la Armada, ya que si es objetivo el estudio de la historia hispano americana, el que les habla tuvo, por Orden Ministerial, la servidumbre y la grandeza de hacer un minúsculo grano de esa historia, al haber mandado la Nao “Santa María” y la Flotilla de las naves del V Centenario del Descubrimiento, evento más representativo de los organizados entonces, como dijo el *ABC* en portada el 31 de diciembre de 1992, con una foto de las naves remontando el río San Antonio, hoy Hudson, con el fondo impresionante e irrepetible de las Torres Gemelas. Tal afirmación del *ABC*, y en general de todos los medios de comunicación, estuvo apoyada por el hecho impresionante de que la aventura conmemorativa fue conocida por 80 millones de personas y visitados sus protagonistas principales, los buques, directamente por 9 millones, cantidades de gran importancia en la expansión del conocimiento de la historia hispano americana en España, América y otros países, algunos, como Japón, directamente relacionados con el evento.

Vaya pues desde aquí mi cariñoso recuerdo a quienes en la Armada me ordenaron llevar a cabo tal cometido confiando en mí y a los que colaboraron en él, y, claro, a mis dotaciones –entre las que se contaron algunos gaditanos- que compartieron aventura

histórica, y a las gentes de la Sociedad Estatal del V Centenario que por tierra vivieron nuestro navegar.

Y es en ellas, en las vivencias navegadas y sentidas, en las que basaré mi exposición para que, con las meditaciones que el acontecer de entonces conllevó, lleguemos, sumando conclusiones, a que el “buque llamado España, que se hizo en la mar durante siglos, navegó rumbo a poniente y recaló en su mejor puerto, Hispanoamérica”.

Y comienzo con un texto de 1914 que leo literalmente:

Páginas, por consiguiente, para biblioteca, en espera de otras generaciones, justo es que a ellas se las dedique, y así dedico este libro a aquellos de mis descendientes que vivan en 1992, sobre todo, si alguno fuese Oficial de la Armada, ya que en la ocasión me cupo la honra de representar las grandes glorias de España en el Siglo XV. Y también las dedico a los Oficiales de la Armada, legítimos sucesores de aquellos grandes navegantes y descubridores, pues como no es probable que cambien las circunstancias del país, es seguro que algo útil encontrarán en estas líneas, si para entonces continúa el entusiasmo de las celebraciones de centenarios, como en los tiempos que hoy corremos.

Esto es el final de la dedicatoria del libro *La nao histórica Santa María en 1892 y 93*, escrito por el Excmo. Sr. D. Víctor M^a Concás y Palau, que mandó la nao en el IV Centenario del Descubrimiento y que realmente me lo dedicó a mí y a los Oficiales de la Armada que conmigo navegaron, noventa años antes de mi nombramiento.

Cuando el Almirante Jefe de Estado Mayor de la Armada me nombró Comandante de la Nao “Santa María” y de la expedición, mi jefe el entonces Almirante de la Flota Excmo. Sr. D. Gonzalo Martín-Granizo me dio una copia de este libro diciéndome “toma, para que te vayas enterando de dónde te metes”. Esa noche leí el libro y me enteré de dónde me metía. En una aventura histórica, por tanto discutible; politizada, por tanto discutida; complicada, por el tipo de buques que eran realmente inseguros y también por las dotaciones, al ser de civiles mandados por militares y todos aventureros. Demasiados factores de riesgo poco controlable que presagiaban inciertos resultados.

Pero hay trenes que no se pueden dejar pasar en la vida y ese era uno de ellos, y aquella noche y otras muchas, emocionado por la dedicatoria, preocupado por la dificultad y lo peligroso, por lo mediático y populista del fracaso, que era más que probable, e ilusionado por la aventura, comencé la organización del viaje del V Centenario estudiando la del IV, y el porqué del Descubrimiento, su organización y consecuencias.

El IV Centenario se inicia sobre un año antes de su conmemoración. El entonces Capitán de Corbeta Concás y Palau era Comandante de la Corbeta “Nautilus”, buque escuela de Guardias Marinas, y recibió la orden de volver a España cuando navegaba por la costa argentina para tomar el mando de la expedición. La idea del viaje no se sabe de dónde partió; sí que al frente estaba D. Antonio Cánovas del Castillo, presidente del consejo de ministros.

Se firmó un acuerdo con los EE.UU. que asumió la construcción de “La Pinta” y “La Niña”, curiosamente ocho años antes de la guerra de Cuba. España se encargó de la “Santa María”, cuya construcción fue decretada por las Cortes Generales con S.M. el Rey y se encomendó la tarea al Ministro de Marina, Vicealmirante D. José María de

Beranguer. El diseño arqueológico se basó en trabajos del restaurador del Museo Naval D. Rafael Monleón, que lo completó con profundo criterio arqueológico y científico el Capitán de Navío D. Cesáreo Fernández Duro, Secretario Perpetuo de la Real Academia de la Historia. El estudio arqueológico naval lo convirtió en planos de construcción de un buque el Contralmirante Ingeniero D. Casimiro Bona con un extraordinario trabajo. Las carabelas construidas por los EE.UU. en España no pudieron navegar, siendo transportadas a América. La “Santa María” cruzó el Atlántico a vela en treinta y seis días, y entró en San Juan de Puerto Rico con un recibimiento multitudinario. Desde allí fue remolcada hasta Chicago, donde participó en la Exposición Universal. Un incendio poco después terminó con ese gran trabajo histórico conmemorativo. Don Víctor terminaría de Capitán General de El Ferrol. Y hoy sus restos descansan en el Panteón de Marinos Ilustres.

Concás, en su narración, describió una serie de problemas, como la lucha entre los teóricos de la historia y los que navegaron, la politización del viaje, el mal navegar de la nao, coincidente con las narraciones del siglo XVI -lo que confirma que estaba bien hecha-, los celos corporativos que le decidieron retrasar la publicación de sus memorias hasta su paso a la reserva, y otros muchos que se repitieron en mi viaje de 1992.

En paralelismo contrario, me asombra la previsión de la Armada en el V Centenario, ya que diez años antes el Instituto de Historia y Cultura Naval se puso a estudiar en qué podría verse envuelta en tan importante conmemoración y analizó la historia del IV Centenario, no por repetirlo sino por previsión. La Armada le planteó a la Secretaría de Estado de Relaciones Hispanoamericanas el tema, pidiendo intención con antelación y no con el año escaso del IV Centenario, con visión practicable del evento.

El proyecto se concretó en una reunión en Granada en 1983, presidida por Su Majestad El Rey, donde se firmó un convenio en el que se aprobó el estudio, proyecto y construcción de las naves y un viaje sin determinar, comprometiéndose la Armada a hacerlo posible en lo arqueológico, histórico y técnico y la Sociedad Estatal en lo económico. El acto buscó recordar las Capitulaciones de Santa Fe entre los Reyes Católicos y Colón.

Así, presidido por el Almirante Director del Instituto de Historia y Cultura Naval se escogió el estudio arqueológico de Martínez Hidalgo, Capitán de Fragata de la Armada y Director del Museo de las Atarazanas de Barcelona, que convirtió en planos de construcción el Capitán de Navío Ingeniero de la Armada Ilmo. Sr. D. José Luis López Martínez, realizados todos en el Arsenal de Cartagena de forma brillante.

El citado Capitán de Navío fue el responsable de la construcción de los cascos e hizo un trabajo encomiable. Sin embargo, al igual que en el IV Centenario, su labor fue silenciada por personas o entidades que deseaban su protagonismo.

El arbolado, es decir, colocación de palos y jarcia, lo dirigió el que les habla, con los once de la Armada, apoyados por las dotaciones iniciales, ya que no hubo astilleros capaces de realizarlo o mejor incapaces de asumir esa responsabilidad histórica, a pesar de que uno, y muy conocido, tenía asignado el contrato. Lo realicé en última instancia al ver comprometido el calendario del viaje y por tanto el proyecto en sí.

Se construyeron tres “Santa María”, tres “Pinta” y dos “Niña”, en los Astilleros Viudes en Barcelona, el Arsenal de Cartagena que fue el astillero referencial, Astilleros Reunidos en Isla Cristina y Camposanco entre La Guardia y Bayona. Una “Santa

María” está en la Plaza Mayor del pueblo español de Osaka. Otra en Corpus Christi con una “Pinta” y “Niña”, y otra en La Rábida, con otras “Pinta” y “Niña”. Y en Bayona, Galicia, la tercera “Pinta”. Fueron madrinan de las primeras botaduras de la nao Su Majestad la Reina Doña Sofía, de la “Pinta” SAR la Infanta Doña Cristina y de la “Niña” SAR la Infanta Doña Elena.

En el caso del descubrimiento de América, en mi opinión, el proyecto necesitó siglos, y fue la consecuencia de la historia de España en la mar hasta el siglo XV.

Los factores causantes de nuestra situación en 1492 fueron la importancia de la mar y la condición marítima de España, por su situación estratégica.

Hablemos pues de la importancia de la mar, que es obvia porque las tres cuartas partes del planeta son líquidas y una es sólida.

Cuando era yo guardiamarina había unas placas en el cuartel de alumnos que recordaban frases reseñables de nuestra historia naval, como “*más vale honra sin barcos que barcos sin honra*” tan conocida, de Don Casto Méndez Núñez, dicha en la Batalla del Callao. Pero había una que no entendía, que era “*navegar es necesario, vivir no es necesario*”.

Luego supe la historia, que nos cuenta la importancia del transporte marítimo desde la Antigüedad. La dijo el romano Cneo Pompeyo cuando estaba en el Mediterráneo en un viaje para recolectar cereales que escaseaban en Roma. El hecho es que los marineros se le amotinaron por temor a salir a la mar ante una posible tempestad. Pronunció entonces una arenga a sus hombres y los convenció. Y en ella dijo esa frase solo entendible en el sentido de que Roma, y, generalizando, la humanidad, no puede vivir y desarrollarse sin navegar, aunque navegando se pierda alguna vida. Esta frase se convirtió en lema de la Marina de Castilla y la Escuela Naval la perpetua.

La importancia de la mar es clara, el 85 % del tráfico de mercancías en el mundo es marítimo. En el caso de España el 90% de su economía depende de él y el 70% de su población vive a menos de 50 km. de la costa.

Como hecho entendible, cojamos una nao del siglo XV como la “Santa María”, con unas 350 toneladas métricas (tm). Con una dotación de 35 hombres, podía cargar, entre lastre y carga, 230 tm. Se necesitaban sobre 200 carros de bueyes, con 400 bueyes, y sobre 300 hombres para llevar la misma mercancía, además de forma mucho más lenta e insegura.

En términos actuales, un buque de transporte pequeño de 5.000 tm. equivale a diez trenes de 50 vagones. El coste de una tonelada transportada por tierra 500 km. es igual al de una tonelada transportada por mar 7.500 km.: 15 veces más rentable.

Con estos datos es fácil comprender que donde llega un barco, desde la Antigüedad, sólo se puede competir en el comercio transportando por mar. Se hizo así necesario dominar ese mar lo suficiente para transportar lo propio y si hacía falta negárselo al contrario; eso es más o menos lo que se llama “dominio del mar”.

No hay duda de que España geográficamente es marítima, situada entre Mediterráneo y Atlántico, punto obligado de rutas marítimas, estaba y está llamada a ser una potencia

marítima. Por cierto, esto se repite ahora con las rutas aéreas, de ahí las Bases de Rota y Morón.

El dominio de estas rutas, que es el control del comercio por el Mediterráneo con Asia y Bizancio, por el Estrecho con África, por el Canal de la Mancha con Flandes y por el Atlántico después con América, ha marcado nuestra historia, y excepto cuando nos hemos, por desgracia, replegado a la península, luchando entre nosotros, ésta se ha escrito principalmente en la mar.

Sin embargo no es conocida. Escasos españoles saben de la importancia de la mar en nuestro acontecer. Para la mayoría de españoles la historia naval empieza en el descubrimiento, y es como si éste y lo que conllevó hubiese surgido de la nada, y obviamente no es así; surgió de una historia marítima milenaria, que me siento obligado a resumir.

Todos los pueblos avanzados que han llegado a España lo han hecho por mar: egeos, fenicios, griegos, cartagineses y romanos y después los árabes.

En España dirimieron sus diferencias Cartago y Roma, venciendo la segunda por el dominio del mar. La mar de la península fue fundamental en la guerra civil de César y Pompeyo y en la sublevación de los cántabros y astures en tiempos de Augusto. Con el establecimiento de la *pax* romana se propició en la Península Ibérica la construcción naval.

La invasión de los bárbaros, como en todo, rompió el conocimiento de la construcción naval, excepto en el imperio romano de oriente, que de nuevo –porque todos aprendimos a navegar de los fenicios- volvieron a exportar los conocimientos hacia el oeste. Los reyes godos, concretamente Leovigildo, posiblemente con marinos griegos, derrotaron en el 585 a una Armada de los francos que actuaba en aguas de Galicia para sublevar a los suevos. Sus sucesores, Sisebuto y Suintila, emplearon flotas para combatir la piratería, conquistar Ceuta y Tánger y expulsar a los griegos del imperio bizantino de Heraclio, asentados en el sur y este de España. Wamba y Égica se enfrentaron con éxito a la amenaza del Islam, que había ocupado el norte de África allá por el 674. Precisamente las luchas internas y el descuido de los visigodos durante los reinados de Witiza y Rodrigo en el mantenimiento de una fuerza naval de vigilancia en aguas del Estrecho facilitaron, en gran medida, la invasión de España por las huestes de Muza-in-Musair en el 711.

Los árabes españoles, concretamente los omeyas, construyeron sus primeras atarazanas en Cartagena e hicieron expediciones llegando a conquistar Alejandría, y en el Atlántico, ante las incursiones de normandos, se ordenó construir atarazanas en Sevilla, que permitieron rechazarlos.

La ampliación de las de Cartagena restableció el orden en Mallorca y Menorca con flotas de hasta trescientos barcos. Estas flotas árabes permitieron a Muhammad-ibn-abi-amir, conocido como Almanzor, poner en jaque a los reinos de León, Castilla, Navarra y al Condado de Barcelona entre el 981 y el 1002. Todos sabemos que Almanzor ocupó Santiago, pero no que muchas de sus fuerzas fueron transportadas por mar hasta Oporto. Y no sigo con más detalle histórico. Sólo señalo la importancia del poder naval en tiempos poco conocidos y que éstos hicieron también una parte de la España marinera que después descubrió América.

Es precisamente el debilitamiento del poder omeya el que permite expandirse -y a la vez- a Aragón hacia el Mediterráneo y a Castilla hacia el Estrecho y el Atlántico. En el caso de Aragón comienza en el 992 con el conde Ramón Borrell, que unificó condados centrados en Barcelona; pero es Ramón Berenguer III (1096-1131) quien realmente inició la expansión primero catalana y a partir de Ramón Berenguer IV, que casa con Petronila, heredera de Ramiro II de Aragón, aragonesa, convirtiendo a este reino en una potencia respetable en el Mediterráneo. A Jaime I se le debe las *Ordinatio Reparae* de 1258, base de los códigos marítimos posteriores del famoso *Libro del consulado del mar*, la más completa recopilación legislativa naval de Europa, que fue objeto de una minuciosa reglamentación por Pedro IV en 1347. De esta época son los almirantes Roger de Lauria, Roger de Flor, Pedro de Moncada y otros.

En el Atlántico y Estrecho, los reinos del norte con el obispo Don Diego Gelmírez como impulsor, primero bajo el rey de Galicia Alfonso Enríquez y luego con Alfonso VII de Castilla y León, trataron de frenar las incursiones del norte y hostigar a los territorios musulmanes. Se empezó con mucha energía. En 1111, con marinos gallegos, derrotan cerca de San Payo de Leitto a una agrupación inglesa de Kent y Sussex y se construye en Iria Flavia, actual Padrón, las primeras atarazanas castellanas. En 1115 se inician con éxito incursiones contra los musulmanes y en 1147, con apoyo de genoveses, pisanos, venecianos y catalanes, se toma Almería.

En ocasiones se discute cuál es la antigüedad de la Armada. Con estos antecedentes no es posterior al año 1114, donde ya teníamos constituidas las de Castilla y Aragón. Fernando III El Santo toma Córdoba en 1236 y Jaén en 1246. Su objetivo siguiente es Sevilla en 1247 y no la puede tomar mientras no domine el Guadalquivir, por lo que alista rápidamente una flota en el norte, al mando del Almirante de Castilla Don Ramón Bonifaz. Sevilla cae un año después, lo que nos muestra un poder naval considerable. Alfonso X El Sabio refuerza la flota y la regula. Uno de los titulares de la segunda Partida es un monumento a la organización de su marina y da una idea del avance conseguido en la construcción y el armamento navales. Este rey toma Cádiz, pero no puede con Algeciras. Es en esta época y después con Alfonso XI cuando Castilla empieza a lograr la importancia mercantil que alcanzará su apogeo en los siglos XVI y XVII, con cierto dominio del Estrecho y el Canal de la Mancha.

En el norte, se crea en Castro Urdiales la “Hermandad de las villas de la marina de Castilla con Vitoria”, que se confederaron para aliarse con la corona, preservar sus fueros y privilegios, facilitar el comercio, hacer frente común a la hostilidad de Bayona y declararse neutrales entre Francia e Inglaterra. En 1300 Diego de Haro creó el municipio de Bilbao, centro próspero cántabro y vasco, en beneficio de Castilla y que propiciará una mayor intervención en Flandes.

El tratado de Bayona en 1387 y las treguas de Leulingham (1389) permiten a Castilla replegarse algo para pensar en el sur, aunque nuevos problemas con Inglaterra y la Liga Hanseática nos alían nuevamente con Francia. Resumiendo, guerra en la mar permanente. En definitiva, el tema de fondo era el mercado de Flandes de vino, hierro, miel, cera y sobre todo lana. Con este objetivo las suertes fueron varias: llegamos a 40 km de Londres por el Támesis, pero el Duque de Lancaster llegó a Benavente.

Y así llegamos a los Reyes Católicos. Desde principios de su reinado ambos consideraron a la Armada como la herramienta más poderosa para proteger el comercio y llevar a cabo los proyectos expansionistas en Mediterráneo y Atlántico. Con los Tratados de Londres y Medina de 1489 con Inglaterra, garantizaron la gran arteria económica entre los puertos de la “hermandad de las villas” del Cantábrico y Flandes. Juan de Mendara derrota a la flota portuguesa en el Estrecho, y después cae Granada gracias a un férreo bloqueo de una Armada permanente en el Estrecho. Después conquistan Nápoles en pugna dura con Francia y Cefalonia contra los turcos (1500). Y siguieron con Melilla, Mazalquivir, Vélez de la Sagrera, Orán, Bugía y Trípoli.

En el Atlántico se conquista Canarias y llegamos así a un punto importante: habían alcanzado el objetivo peninsular lógico, dominar el Mediterráneo, el Estrecho y el Canal de la Mancha y sus comercios derivados. España fue entonces la primera potencia naval del mundo.

Y es entonces cuando se da el salto a la gran gesta española de todos los tiempos, navegando lo que faltaba, el oeste, descubriendo América, que conllevó la exploración de su costa este desde Boston a Tierra de Fuego y oeste desde las Patagonias hasta Vancouver, la exploración de casi todo el Pacífico y el establecimiento del comercio con América y Filipinas, con el galeón de Manila y las flotas de Indias.

Pero esto no fue una casualidad, sino que fue el resultado del acontecer en Atlántico y Mediterráneo entre los siglos XII y XV, donde se aprendió a construir buques, la máquina más complicada y rentable de entonces, a navegar en mar abierta con el desarrollo físico y matemático que conlleva, a combatir en la mar para garantizar el dominio del mar y el transporte marítimo. Así se creó una población costera fuerte y marinera y mentalidad marítima en los gobernantes que hicieron a España lo que fue.

Pero una vez analizados los porqués, volvamos al V Centenario, donde me encontraba yo metido en la concreción de un viaje que tuvo múltiples cambios: se pasó de un cruce del Atlántico que con preparación no llevaría más de cuatro meses con dotaciones de la Armada, a un viaje de dos años más preparación y con dotaciones civiles, menos la estructura técnica y de mando de la Armada, sólo 12 personas. Yo realicé la selección buscando voluntarios entre todo lo relacionado con la mar, y de cuatrocientos iniciales sólo pude coger a 54; el resto, la mayoría, fue rechazado por algún tipo de problema en el reconocimiento, y no médico precisamente; con una segunda convocatoria cubrí los que faltaban y comenzamos el adiestramiento. Los aventureros, que son gente estupenda, suelen ser muy independientes; personas con buena forma física y anárquica en costumbres. En general no les gusta ser mandados. Obviamente la gente se apuntó preferentemente por la aventura de cruzar el Atlántico, pero una aventura no dura dos años, en meses se convierte en rutina y más en la mar, donde todo es diferente pero todo al final es igual. Y los aventureros odian la rutina. Muchas horas dediqué a planificar cómo mandar a personas tan valiosas si son bien dirigidas, y conflictivas si no lo son. Había que estudiar hasta el tratamiento y me fui a la vieja milicia. Si hay una organización que haya dedicado tiempo al liderazgo ésta es la milicia, por el hecho diferencial que se puede tener que mandar a alguien a matar o a morir y ese es el liderazgo extremo. Realmente en situaciones límites no se muere por nada lejano, se muere por lo cercano, por el compañero, por eso el compañerismo es vital en los grupos que asumen riesgos y el mío lo era. Así me fui a tratar de cumplir el “artículo del cabo”, el mejor y más corto resumen de liderazgo escrito, y en español del siglo XVII, que dice así: *“el cabo como jefe inmediato del soldado o marinero se hará querer y respetar*

de él, no le disimulará jamás las faltas de subordinación. Infundirá en los de su escuadra amor al oficio y mucha exactitud en el desempeño de sus obligaciones. Será firme en el trato, graciable en lo que pueda, castigará sin cólera y será medido en sus palabras, aun quando reprehenda”.

Como anécdota, el tema del tratamiento lo resolví el primer día, al llegar el primer grupo de dotación a Cartagena. Les dije algo así: “Señores, bienvenidos a las naves del Descubrimiento del V Centenario. Enhorabuena por la gran oportunidad de ser protagonistas de una navegación histórica, porque lo será. Y en aras de esa historia llevada a cabo por lo que entonces se podría definir como un grupo de la Armada, les pido que asuman sus tradiciones en los tratamientos; así, salvo inconveniente, yo les trataré a todos por el nombre y de tú y vosotros a mí de Vd. y de comandante”. Y así fue hasta hoy, que algunos me siguen tratando de la misma forma.

Cuántas veces en la mar pensaba yo en mi gente, en especial en situaciones de peligro, que las hubo y muy serias. Volviendo de Canarias, en 1990, nos cogió un fuerte temporal y la “Santa María” se “quedó dormida” dos veces. “Quedarse dormida” es que el par de adrizamiento se acerca a cero y no corrige la escora de un balance, por lo que el riesgo de dar la vuelta es muy grande. Se hizo un silencio a bordo que realmente se podía cortar. Aquella noche la gente de mar durmió en cubierta y con el chaleco salvavidas puesto. La que no era gente de mar se reía y sacaba fotografías.

Siete meses después casi perdemos a la “Santa María” en el Golfo de Génova: la mar nos tiraba contra costa y no había forma de librar una punta. Barrida la cubierta por la mar con el batel destrincado dando golpes. Claro, era de noche, todo lo peor ocurre de noche; después de abatir mucho y ya cerca de las piedras logramos trincar un remolque y nos sacaron de una situación muy comprometida. El resto de la noche fue silencio: la dotación agotada por el esfuerzo -y sobre todo por el riesgo, porque el riesgo agota y une y si se sale bien, da prestigio al mando- se quedó toda, menos la guardia dormida, incluidos unos periodistas franceses y japoneses, que en medio del rugir del viento y de la mar entre órdenes y pitadas del contra maestre, aferrados a la jarcia sin sacar ninguna toma ni foto, dijeron “éstos están todos locos”. Al día siguiente pidieron desembarcar en el primer puerto y los dejamos en Barcelona.

De los míos ninguno se fue, ya que eran todos gente de mar, que sabían dónde estaban y querían estar; ya empezábamos a ser una dotación buena y profesional, a pesar de que los marinos del siglo XX no conocíamos las naos y carabelas y de hecho nunca estaríamos adiestrados como los del IV Centenario, que se hicieron en la mar en buques de vela, y mucho menos que los de Colón.

Y así pensaba entonces en las dotaciones del Descubrimiento, gentes del siglo XV, y en los que hicieron la hazaña increíble de navegar todo lo navegable desconocido.

De ellos hay que decir que eran unos excelentes marinos, conocedores de su oficio en la maniobra y mantenimiento y los capitanes, maestros y pilotos de la navegación atlántica, de los regímenes de viento, de los indicios de costa. Hay mucho escrito desde la II Partida de Alfonso X el Sabio y el *Libro del consulado del mar*, y desde luego desde la Casa de Contratación en 1503, muy complementado todo por Escalante de Mendoza (1575), García de Palacios (1587) y Tomé Cano (1611), entre otros.

Realmente se describen desde las Partidas, las obligaciones y castigos de cada tripulante. Así aparece en ellas, para el caso del piloto, *“e si por su engaño, o por culpa de su mal guiamiento se perdiese el navío, o rescibiesen gran daño los que en el fuessen, debe morir por ello”*. No se andaban con bromas, era la mentalidad de la época.

Los capitanes generales y capitanes dormían poco, por lo que escribió Escalante de Mendoza en el siglo XVI que el capitán *“procure velar siempre de noche, y lo que hubiere de dormir sea de día”*. Y en otra estrofa dice *“siempre velan de noche; y si alguna cosa han de dormir, duermen desde que comienza a esclarecer hasta mediodía, y todo el tiempo velan”*. Vamos, que lo pasaban mal. Así escribió Luis de Camoens en *Los lusíadas*:

*el capitán ilustre ya cansado
de vigilar la noche con recelo
a los ojos reposo breve daba,
las demás gentes a cuarto vigilaba.*

Es decir, él de guardia permanente y los demás a cuatro turnos, igual que hoy. Como clara muestra de lo organizado de aquellos tiempos en los temas marítimos en relación a los pilotos, que eran los encargados de la posición y navegación de las naves, la Casa de Contratación, para garantizar su preparación, exigía que no navegase ningún piloto a las Indias sin haber sido examinado por el Piloto Mayor de la Casa.

Para poder examinarse había que tener, al menos, 24 años y haber navegado seis años a las Indias, ser persona honrada y con limpieza de sangre. Para demostrar esos seis años tenía que presentar un certificado al respecto firmado por cuatro testigos, dos de ellos pilotos que hubieran navegado con el aspirante. El Piloto Mayor de la Casa presidía el tribunal, formado por cosmógrafos y varios pilotos de Indias presentes en Sevilla, que tenían obligación de asistir, con castigo si no lo hacían. Tenían temario para las preguntas, que eran sobre cinco temas. Leo textualmente tres. El primero, *“La aguja de marear y sus variaciones y secretos del nordestear y nornestear en el modo y formas que se pueden y deben entender”*; el segundo, *“Cartear en su carta de marear por derrotas y escuadras y tomar la altura del sol con su astrolabio y la de la estrella del norte con su ballestilla, y que entienda de su regimiento y la declinación que en cada día tiene el sol y lo que quiere decir altura”*; el tercero, *“Que tenga conocimiento de los tiempos y vientos y tenga noticia de la orden y curso de mareas con las causas y revoluciones que en ella la luna suele causar con sus crecimientos y menguante”*, y, ya de forma resumida, sobre el manejo de las velas y la estima y sobre cartografía conocida y señales de puertos y tierras.

Finalizado el examen, se calificaba al aspirante en votación secreta, usando habas y altramuces; si al final había más habas que altramuces aprobaba, si mandaban los altramuces, estaba suspenso. Y no podía volver a examinarse hasta que no hubiera hecho otro viaje a las Indias. Como ven estaba bien organizado: España era mucha España.

Como datos de aquel modo de navegar señalo que, en general, al no poder ceñir, es decir navegar contra el viento, era mejor estar lejos de la costa. Decía Escalante de Mendoza que ante indicio de mala meteorología había que alejarse lo más posible de tierra, incluso de la conocida. Por ello necesitaban recalar con la mayor exactitud para entrar en puerto rápidamente y costear lo menos posible. Sabían calcular bien la latitud

por el sol, con más problemas en la longitud. Escalante de Mendoza decía que “no era buen piloto el que superara un error en la altura del sol superior a 15 minutos de arco”, es decir que la media de error en latitud era 7 millas y media, por lo que navegando por paralelo, de día se garantizaba una correcta recalada. Lo que dice Escalante es cierto y lo comprobamos nosotros en la mar con astrolabios.

En definitiva, los marinos del siglo XV sabían lo que hacían, eran unos grandes profesionales de la navegación y la maniobra. Por eso a mí, en el V Centenario, se me cayó el mito de la enorme valentía y temeridad de los descubridores y lo cambié por el de la profesionalidad de las gentes de la mar. No eran unos temerarios aventureros: sabían a dónde iban y tenían conocimientos para volver si llegaban y si no llegaban, también. El límite entonces era sobre 80 días en la mar. Por eso Colón casi tiene un motín el diez de octubre -llevaban 31 días en la mar- y tuvo que comprometerse a que volverían a España si en el plazo de tres días no descubrían tierra. Hubo suerte: dos días después la vio, uno antes de finalizar el plazo.

¿Y cómo eran esas gentes de España desde el punto de vista moral? Solamente un ejemplo real para describirlos. Entra Alejandro Farnesio en Amberes con la orden de mantener bienes y población y se celebra una gran fiesta en palacio. En su desarrollo a una dama le roban un collar. Pronto se atrapa al culpable, un soldado de los tercios, de sangre noble. Farnesio ordena la sentencia, “que le corten la oreja”, y su ejecución inmediata; para las costumbres de entonces eso significaba el deshonor. Un viejo capitán se acercó a Farnesio y alabando el valor del soldado le pidió la gracia de que le permutara la pena de la oreja por la decapitación. Negóse Farnesio, retirándose el capitán, que nuevamente volvió en dos ocasiones a hacer la misma petición. Por alguna causa el humor de Farnesio había cambiado y en la tercera accedió a la petición, ejecutando al soldado. Meses después Farnesio y el capitán se volvieron a encontrar. Preguntóle entonces Farnesio por qué tenía tanto interés en aquel soldado: respondió el capitán que porque era su hijo. A lo que le contestó Farnesio: “hombre, no lo sabía, alégrome entonces de haberle y haberte concedido la gracia”. Este hecho real no necesita comentarios. En esa época el honor estaba por encima de la vida, como bien define Calderón de la Barca en *El alcalde de Zalamea*: “*al Rey la hacienda y la vida se he de dar, pero el honor es patrimonio del alma y el alma sólo es de Dios*”. Así se sentía y así se vivía. El honor estaba relacionado con la ética, la lealtad, la honradez, la verdad, Valores siempre válidos, y si bien son discutibles hoy las formas de regularlos, no lo es la valía de aquellas gentes. España tenía y dio un gran recurso humano.

Y volvamos al V Centenario con otro de mis grandes problemas: los buques que yo tenía que arbolar y mandar. Aunque aquí había poco que hacer porque estaban definidos por un estudio arqueológico naval que buscaba construir de la forma más fidedigna las naves del descubrimiento.

Y, ¿cómo eran los barcos que hicieron posibles estas gestas? Lo primero que he de decir es que “se supone” al menos su obra viva, la que está sumergida en el agua y por tanto la más importante, ya que fue en los textos de Escalante de Mendoza (1575) y sobre todo de García de Palacio (1587) donde aparecen los primeros dibujos de naos de armada, que incluyen su obra viva, pero cien años después de las naves colombinas. Lo segundo es que eran diferentes en Mediterráneo y Atlántico.

En Mediterráneo la galera, heredera de los buques de remos griegos y romanos, se impuso hasta el siglo XVIII. La razón es que al no haber vientos permanentes no hay derrotas veleras y el remo era necesario. La vela que predominaba era la latina. En el Atlántico, la mar -que dificultaba el remo- y la existencia de rutas veleras permitieron la casi desaparición de remos y aconsejaron la vela cuadra.

Centrándome en la nao, aparece nombrada por primera vez en la crónica de Alfonso XI, en 1343. Posiblemente venga de las naves romanas de comercio o naves “onerarie”, de tipo redondo, evolucionadas sobre todo después de las llegadas de las cocas nórdicas. Son pesadas, con dos castillos y dos, tres y hasta cuatro palos; popa redonda y timón de codaste. Era un buque comercial que por su solidez, altura de borda y capacidad de carga, y con la evolución de la artillería, resulto ser excelente para el combate, llamándose Nao de Armada.

Las fuentes disponibles para saber cómo eran son dibujos, tallas y exvotos que no muestran su obra viva. Sí conocemos su obra muerta. Señalo las más importantes: la coca de Mataró, exvoto o maqueta religiosa de 1450; la nao del retablo de San Nicolás de Bari en Burgos, realizada entre 1495 y 1505; el retablo de Santa Úrsula de Reixach, donde aparecen dos naves redondas del Siglo XIV; las naos de San Pedro de Zumaya, algunas con cuatro palos. Y específicamente con respecto a las naves colombinas la narración del Padre las Casas conocida como *El diario de Colón* describe exactamente el velamen de la nao y de las carabelas, y la carta de Andrés Morales de 1509 donde aparecen detalladamente dibujadas.

Ya del siglo XVI y por tanto posteriores están los tres textos principales con dibujos completos de una nao, que ya nombré: el *Itinerario de navegación* de Escalante de Mendoza (1575), la *Instrucción náutica* de García de Palacio (1587) y el *Arte para fabricar, fortificar y aparejar naos* de Thomé Cano (1611).

“*La quilla, señor, que es el principio y primer palo para qualquier nao, sobre que ella se arma y funda, debe ser de roble, muy derecha*”: así detalla Escalante de Mendoza la construcción de una nao en su *Itinerario de navegación*.

En cuanto a las carabelas, viene del árabe “karabo”, que era el nombre genérico de las naves bizantinas. La acepción latina es carabela, y no corresponde a barco concreto sino a buque pequeño de sobre 100 toneladas, de vela latina, que pasó al Atlántico por su buen navegar. Con ese nombre aparece escrita en Portugal en un documento foral de Vila Nova de Gaia en 1255 y en España en la *II Partida* de Alfonso X el Sabio. Más afilada y menor que la nao, sin castillos y con tres palos, era la carabela portuguesa, con velas latinas, y las castellanas llevaban velas cuadras o latinas según viento y mar, menos el mesana, siempre latina. También las describe García de Palacio. En general hay menos información de su obra viva que de la de la nao.

De todo esto en el V Centenario podemos concluir que se construyeron fidedignamente lo que debía ser una nao y dos carabelas de la época que deben parecerse a las de Colón.

Lo que sí sabemos es que, sobre todo la nao -tanto la que mandé yo del V Centenario como la del IV, como la de Colón- navegaban mal. Escalante de Mendoza nos dice que llegaban a dar caídas de rumbo de hasta 60° popa a la mar, de ahí lo peligroso de las velas latinas en el Atlántico, porque al trasluchar indebidamente se rompían los palos.

Por sus formas redondas es fácil de entender esas caídas de rumbo y por qué Colón cambió el aparejo de la “Niña” en Canarias, de latina a cuadra.

Daban permanentes bandazos de 20° de media, con el consiguiente embarco de agua. Ahí aprendí la utilidad de la brusca pronunciada de la época, que es la curvatura que tienen las cubiertas, para aumentar la resistencia estructural, pero también para desembarcar el agua y mantener estibado todo lo suelto en la cubierta, ya que rueda al costado y compensa el balance.

Sabemos que no ceñían, es decir, no se podía avanzar contra el viento, de ahí que Colón, después de atravesar el Atlántico, no fuese capaz de ir contra el alisio y no dio la vuelta a Santo Domingo.

Esta necesidad de remontar la costa contra el viento que obligaba a meterse en el Atlántico, si se sabía navegar en alta mar, fue la causa de descubrir las islas atlánticas y de llegar cerca de la costa americana, donde los marinos encontraron signos inequívocos de tierra próxima. Este hecho, conocido por muchos marinos, que sabían que sobre treinta días navegando al oeste había tierra, fue lo que llevó a Colón a propiciar el viaje. Colón tenía un concepto de la tierra más pequeño que el que inferían los geógrafos y astrónomos de entonces, que decían que no era posible llegar a las Indias por el oeste, porque la distancia lo hacía imposible para la tecnología de entonces. Colón no tenía razón en el tamaño de la tierra, pero los marinos sí la tenían al afirmar que había tierra 35 días hacia el oeste.

La nao era el mejor buque de entonces, permitía mucha carga, tenía cofa alta que aumentaba el alcance de las armas y con sus castillos a proa y popa era difícil de atacar. Un conjunto de una nao y dos carabelas era como hoy un buque valioso y dos escoltas; era un grupo perfecto para descubrir: la nao fuera de costa y las carabelas bojeando, es decir, acercándose y explorando el área.

Pues con aquellos barcos inseguros y dotaciones poco adiestradas y con objetivos del siglo XX nos hicimos a la mar y aprendimos de ella. Dividimos el viaje en tres partes: la primera de practicabilidad, había que estudiar si se podía hacer y si era rentable, es decir, si los barcos y las dotaciones llegaban a entenderse y si realmente atraían la curiosidad histórica en los puertos. En ambos casos la respuesta fue positiva. Los buques y sus dotaciones, aunque con dificultad, podían cumplir los calendarios, siempre actuando con prudencia ante la meteorología adversa, es decir, no había que salir con temporal, había que capearlo si nos cogía fuera, que además era como se navegaba en el siglo XV, donde los buques en invierno muchas veces se varaban, como se decía entonces “se echaban al monte” para no perderlos con el mal tiempo. En cuanto a la captación de visitantes superó todas las previsiones. Prácticamente todas las autoridades estuvieron en ellas, comenzando por S.M. el Rey. En cuanto a público, como ejemplo señalo que aquí, en Cádiz, en cuatro días visitaron los barcos 195.000 personas. En este período navegamos por España, Portugal, Francia e Italia 14.000 millas en 150 días de mar, el 68% del tiempo a vela y el resto remolcados para cumplir calendarios, obligados por los objetivos del siglo XX.

Con éste preámbulo preparamos y ejecutamos el cruce del Atlántico, sólo a vela, con la recalada obligada en Canarias y salida el 15 de noviembre. Nosotros sí sabíamos de los huracanes y un proyecto de Estado no debía caer en la temeridad de perder los buques

en tan peligroso fenómeno meteorológico. Navegamos buscando el viento, no se trataba de repetir el viaje del descubrimiento sino de recordarlo. Treinta días después llegábamos a San Juan de Puerto Rico, tres días menos que Colón. La entrada en San Juan fue multitudinaria: el número de visitantes llegó a paralizar el casco viejo.

Del éxito de los puertos salíamos a la mar, siempre peligrosa, y en ella, costeadando las grandes Antillas y las Islas Vírgenes, tuvimos tiempo para hablar y meditar sobre la labor de España en lo naval después del descubrimiento. Eran charlas hispanoamericanas en las que participaron, y de forma muy activa, los Oficiales que todas las marinas de América y Portugal mandaron, incluyendo Canadá y EE.UU. Teníamos el tiempo por delante y la historia alrededor.

Y así hablábamos que en el acontecer histórico, con el andar del tiempo, las naos evolucionaron hacia el galeón, rey del mar hasta finales del XVII. Y hecho para abordar, el español combatía al abordaje. La evolución de la artillería y la mejora de la maniobra surge para evitar el abordaje del galeón español y así se llegó al navío, buque de más porte que demandó grandes instalaciones logísticas, con lo que aparecen los arsenales.

Como saben, España en muy poco tiempo desarrolló una red de apostaderos costeros y vías interiores que permitieron el transporte y el comercio en ambas direcciones, sirvieron de base y arsenal a las flotas y se fueron transformando en importantes ciudades. Esta estructura fue vital para el mantenimiento del imperio.

España se mantuvo como primera potencia del mundo hasta mediados del XVII, que empezó a decaer, llegando con la muerte de Carlos II, sin heredero, a la guerra de sucesión, de donde salió muy debilitada. Pero mantenía cierta fuerza en sus bases, su gente enormemente experimentada en la mar y en el combate y su capacidad de construir. Esto permitió el resurgir del XVIII en lo naval, con Patiño y Ensenada, manteniéndose capaz hasta finales de ese siglo. Pero toda esta época es más conocida y por razón del tiempo no la detallo. Solo resaltaré -por señalable en lo naval- el tráfico con América y los tópicos de nuestra España.

Los convoyes de Indias fueron durante este tiempo columna vertebral del imperio. Primero los buques iban sin escolta; después, ante el acoso de piratas franceses, en 1522 se establece la avería -pago que daban los comerciantes para cubrir los gastos de la protección con galeones de armada-, que al juntarse se denominaron "Armada de la Guardia". En 1536 se ordenó que todo el mundo fuera agrupado, apareciendo el concepto de convoy. Primero se trataba de una sola flota que llegaba al Caribe, y allí se dividía después en dos independientes que a veces volvían juntas: la flota de Tierra Firme y la flota de Nueva España.

Llegada esta fecha no puedo dejar de mencionar la creación en 1537 de nuestra gloriosa Infantería de Marina; su antigüedad corresponde a la del más antiguo de los tercios de infantería española (el tercio nuevo de la mar, de Nápoles) que, con el nombre genérico de Infantería de Armada, combatió en el siglo XVI por tierra y mar con escuadras de galeras y galeones, lo que nos confiere el honor de tener la Infantería de Marina más antigua del mundo.

Los galeones de Armada a veces volvían solos, es decir separados de las flotas, en número reducido de cuatro a ocho, donde llevaban lo más valioso de la carga: oro y plata. Era la llamada “Armada de la Guardia”. Las flotas de Indias se mantuvieron hasta avanzado el siglo XVIII y al caso nos viene el primero de los tópicos negativos.

Mucha gente piensa que España perdió muchas flotas en la carrera de Indias. Pues no, señores: España en la época del imperio solo perdió una flota, la de Nueva España que mandaba Juan de Benavides, en 1628, contra una flota holandesa que le doblaba en número. Vuelto a España Benavides pasó cinco años en la cárcel y fue condenado a muerte.

Otro tópico es que cualquiera, incluso los piratas, atacaba a los buques españoles de Armada para robar sus tesoros. No es cierto. En general un galeón de Armada español era algo temible en la mar y los buques lo evitaban. Los piratas atacaban mercantes armados rezagados, pero no galeones de Armada. La Armada de la Guardia raramente fue atacada y los galeones de Armada la mayoría se perdieron en temporales cerca de tierra, tal cual pasó con la Gran Armada o la “Invencible”.

Otro tópico: España lo hizo mal. Pues creo que no: frente a otras potencias de la época España llega a América en 1492. Reino Unido por ejemplo en 1617, ciento veinticinco años después. España pierde las colonias -pongamos una media entre el 1820 y 1898- sobre el 1850. Los EE.UU. se declararon independientes el 4 de julio de 1776, setenta y cuatro años antes. España estuvo en América doscientos años más que el Reino Unido. España no lo hizo mal. Lo hizo bien al descubrir América, al saber aplicar la ciencia y la tecnología para crear las estructuras adecuadas para mantener bases y ciudades modélicas en su época, bien defendidas. Lo hizo bien al ser capaz de mantener el tráfico marítimo y, lo más importante, por haber llevado a América lo bueno y también lo malo que entonces tenía España, que no fue para irse sino para quedarse en su mejor puerto, Hispanoamérica.

Como ejemplo de esa increíble labor les apunto que hasta el siglo XVIII se fundaron más de 40 seminarios, 20 universidades, siete de ellas en el siglo XVI. La corona de Castilla, preocupada de las gentes, ordenó en 1511 que en cada pueblo se construyese un hostel hospitalario y a partir de 1550 estos embriones de hospitales se generalizaron a lo largo y ancho de Hispanoamérica.

Y así con el buen sabor de la historia en positivo, los del V Centenario navegamos de las Grandes Antillas en demanda de Miami, primer puerto continental americano. En el Canal de Florida comprobamos por qué se perdían tantos galeones en esa área. Estuvimos a punto de encallar los tres barcos por efecto de fuertes vientos del norte frecuentes allí, que arbolan la mar rápidamente al actuar contra la corriente del golfo creando grandes olas de período corto y que nos hicieron abatir contra los Cayos de Florida. La llegada al continente fue indescriptible: nos recibieron 450.000 personas y 4.500 barcos. La entrada fue transmitida en directo por la CNN y retransmitida por su entidad al día siguiente. Fuimos entonces portada del *National Geographic* y la NASA nos utilizó, por conocidos, para un programa divulgativo sobre “los exploradores de ayer y los de hoy”.

Realmente, al igual que en el IV Centenario, en nuestras visitas en América, que fueron tres puertos en Puerto Rico, tres en Santo Domingo, dos en las Islas Vírgenes y 16 en la

costa este continental de los EE.UU, con 12.000 millas y un 72% navegado a vela, los visitantes, autoridades y público en general, superaron las más optimistas previsiones. Aparte de la increíble llegada a Miami. Como ejemplo en Filadelfia en cuatro días nos visitaron 197.000 personas, con colas de hasta seis horas para embarcar. Sería imposible hoy lograrlo y desde luego no fue mérito nuestro, sino de nuestra historia.

Entrando en Nueva York, navegando por el río San Antonio y cerrados en niebla, con las Torres Gemelas apareciendo entre la bruma, pensaba yo en la Andalucía de los siglos XV al XVIII, concretamente en Sevilla, la Nueva York de esa época, y en la ingente labor de España en América, efectuada toda a través de la mar. Fue pues el poder marítimo español, adquirido a lo largo de los siglos, principal protagonista de esta historia. Por la mar realmente España entera llegó a América con todos sus niveles sociales, con todas sus creencias, tecnologías, fortalezas y debilidades, y en tres siglos de navegar se hizo Hispanoamérica.

En la bienvenida impresionante que la ciudad de Nueva York nos deparó exponía este hecho a las autoridades con un resumen breve, un deseo y una esperanza. El resumen breve fue “España lo hizo bien”; el deseo: “que los que cuentan la historia en cada momento, fuesen más benevolentes con el primer imperio actual de la tierra, los EE.UU. que lo que lo fueron con España”, incluyéndoles a ellos en ese mal hacer; y la esperanza de “que la presencia de las naves del V Centenario en Europa y América y en general en los medios de todo el mundo haya servido para ayudar a colocar a España por su ingente y meritoria labor humana en el descubrimiento y sus consecuencias, donde le corresponde”.

Cádiz, 5 de noviembre de 2014