

LOS ASTILLEROS IBEROAMERICANOS EN EL SIGLO XVI

Por

Andrés ANDES

Bajo el título de "La industria naval en los países de la ALALC en el siglo XVI", acaba de publicarse en la revista argentina "Marina" (*) un extenso y documentado artículo del doctor Aurelio González Climent, Presidente del Instituto de Estudios de la Marina Mercante Iberoamericana (IEMMI) y coautor del estudio "La industria naval en los países de la ALALC", realizado a mediados de 1970 dentro del Programa BID-ALALC.

Se trata esta vez de una penetrante incursión en el remoto pasado de las Indias, hecha con cariño y con conocimiento de causa, en estilo liviano y sencillo pero impresionante. Esta mirada retrospectiva a la actividad de los primeros astilleros iberoamericanos refuerza nuestra admiración de siempre hacia aquella magnífica empresa espiritual y material, heroica y bárbara del genio español que se llamó la Conquista de América.

Aunque no somos analfabetos en materia de Historia, la enjundiosa investigación nos muestra a cada paso hazañas extraordinarias, muchas de las cuales desconocíamos o habíamos pasado por alto.

Así por ejemplo, hemos aprendido que la industria naval en América data del siglo XV, exactamente desde 1496, cuando Colón hubo de construir dos carabelas para regresar a España de su segundo viaje, después que un ciclón destruyó sus cuatro barcos en Isla Isabela (Santo Domingo).

Al mismo tiempo, caemos en la cuenta de que casi todas las grandes aventuras marítimas y fluviales de la gesta iberoamericana se efectuaron en barcos hechos en estas tierras a fuerza de ingenio y de tesón, de imaginación y de paciencia.

Nos encontramos enseguida con la novedad de que Hernán Cortés no quemó sus naves, como generalmente se cree, sino que las barrenó y que tenía verdadera obsesión por la industria naval, como que a lo largo de su excepcional gestión instaló media

(*) "Marina", Buenos Aires, números 396, 397 y 398, de octubre, noviembre y diciembre de 1970.

docena de astilleros. Mas aún, que para tomarse definitivamente la ciudad de México, Cortés hizo construir trece bergantines en la laguna de Tenochtitlán, a 2.600 metros de altura sobre el nivel del mar, con materiales llevados desde "distancias inverosímiles".

Nos hemos percatado también que a Pedro de Alvarado, discípulo de Hernán Cortés y Gobernador de Guatemala, se le debe la primera complementación industrial en América al construir 5 navíos en Acajutla con madera y brea de su jurisdicción y con jarcias, anclas, cadenas y otros materiales importados de Veracruz. El mismo Alvarado efectuó la primera operación interamericana de intercambio de bienes de capital, al haber llevado de Guatemala a Guayaquil siete barcos que vendió a Diego de Almagro en cien mil castellanos. Alvarado regresó a Guatemala, donde hizo construir otras doce naos, utilizando también parcialmente materiales traídos de Veracruz a hombro de indios. Se dirigía con ellas a las Islas de las Especerías cuando fue muerto por los indios durante su recalada en México, pero parte de su flota siguió viaje a las Molucas.

Al volver a admirar la audaz travesía del Amazonas por Francisco de Orellana, lugarteniente de Gonzalo Pizarro, observamos que ella se realizó en dos barcos construidos durante el viaje, en las más adversas condiciones: "Se hizo clavazón con las herraduras de los caballos que se habían comido; se obtuvo carbón de los árboles; se levantó un cobertizo para evitar que el carbón se mojara y se apagaran las forjas; de ciertas plantas se extrajo resina; la estopa para calafatear se sacó de la ropa de los soldados muertos...".

Como anota el artículo que comentamos, "Es apenas conocido el hecho de que Iberoamérica no sólo se autogeneró en gran medida —según ha quedado dicho— sino que también dio origen a otras regiones del globo". En efecto, Alvaro Mendaña de Neira, con barcos de construcción peruana y en nombre del Virrey del Perú, tomó posesión de las islas Salomón en 1568 y un cuarto de siglo después, de las Marquesas y de la isla de Santa Cruz, donde muriera, siendo sucedido en el mando por su mujer, doña Isabel Barreto, quien llevó la flota sana y salva hasta las Filipinas.

En cambio, más sabido es que don Pedro de Valdivia, con su notable genio geopolítico, comprendió que la supervivencia de la colonia que fundara a orillas del Mapocho dependía de las comunicaciones marítimas con el Perú y mandó construir un bergantín en la desembocadura del estero Marga-Marga. No le resta mérito a la iniciativa y al esfuerzo del Gran Capitán el hecho que el barco fuera incendiado en el astillero por el cacique Michimalonco, quien parece haber comprendido intuitivamente la importancia que una nave tendría para los conquistadores.

A todo esto, ya en 1526 se había construido el primer buque del Hemisferio Sudamericano, una galeota hecha en Santa Catalina (Brasil) por Sebastián Caboto con los restos de su nave capitana, perdida durante una mala maniobra. En esta faena fue ayudado por Francisco de Rojas, uno de sus capitanes, a quien Caboto dejó abandonado con otros españoles en las costas brasileñas. Ni corto ni perezoso, Rojas construyó un bergantín —el "Santa María del Rosario"— con el cual llegó a España en 1530, llevando carga comercial.

Y aunque parezca increíble, en 1527 se armó en la isla de San Gabriel, frente a la costa del actual Uruguay, un bergantín prefabricado, traído en piezas con sus planos desde España, a bordo de una carabela, por Diego García de Moguer, fundador del primer astillero en el Río de la Plata. Más tarde García de Moguer se asoció con Caboto, que había instalado un astillero en Sancti Spiritu (territorio actual de la Argentina) y construyeron media docena de buques para continuar el descubrimiento y la conquista de común acuerdo. Mientras tanto, Caboto había procedido a una operación de "arrasamiento", jibarizando dos barcos para que pudieran remontar el Paraná.

El cronista destaca en seguida que la primera función de Buenos Aires fue la de atender las reparaciones y carenado de la poderosa flota de don Pedro de Mendoza y construir embarcaciones aptas para el tráfico fluvial. Con ese fin, Mendoza traía entre su gente constructores de navíos, carpinteros de ribera, calafates y otros expertos en industria naval. Del astillero de Buenos Aires salieron las embarcaciones que dieron origen a la fundación de la Asunción en 1537. Como dice el doctor González Climent, "La futura capital del Paraguay devolvió con usura la gentileza en 1580, fundando verdaderamente la ciudad de Buenos Aires con barcos construidos en Asunción".

Es que Asunción se convirtió en el más importante centro de construcción naval en esta parte de América, gracias en buena medida a ese insigne conquistador y hombre de empresa que fuera don Domingo de Irala y a ese otro audaz explorador que se llamó Alvar Núñez Cabeza de Vaca. Con su amenidad característica, cuenta el cronista cómo los asunceños se especializaron en la construcción de carabelas "porta-gobernadores depuestos", al fabricar ex-profeso naves de alto bordo para enviar de vuelta a la metrópoli dos representantes de la Corona que cayeron en desgracia de la Colonia.

Finalmente, el presidente del IEMMI recuerda que en el estudio de 1970 sobre la industria naval en los países de la ALALC, no se pudo detectar ninguna actividad en la materia en uno de ellos, Bolivia. En cambio, dice, esa exclusión no es válida para el siglo XVI, pues en 1575, al trasladarse a otro sitio la ciudad de Santa Cruz de la Sierra, fundada por Nuflo de Chaves —compañero de Alvar Núñez Cabeza de Vaca— un grupo de descontentos "habiendo construido un buque, navegaron por el Mamoré y luego por el Marañón, acabando por arribar a Cádiz".

Concordamos ampliamente con el articulista, tanto en la admiración genuina y entusiasta por los conquistadores hispanos como en la extrañeza por el olvido en que España los ha tenido. ¿Dar nombres a los aviones de Iberia y a sus barcos de guerra y mercantes.

Aún más, pensamos que los países de América Hispana estamos en deuda con aquellos grandes capitanes en un campo en que sería fácil remediarlo: en rendir homenaje a su memoria a través de emisiones de sellos postales, medio expedito y práctico para difundir el conocimiento de sus nombres ilustres. Pero, como diría Rudyard Kipling, eso ya es otra historia...