

INTRODUCCIÓN



AY DOS MANERAS DE DESCUBRIR el pasado; una, la más habitual, requiere el estudio ancho y profundo de los documentos de cualquier clase que han llegado hasta nosotros: escritos, imágenes y artefactos. Otra, mucho más infrecuente, entraña la necesidad de sumergirse personalmente en el pasado, recreándolo vitalmente.

El estudio precisa de gran preparación previa, paciencia y método, curiosidad intelectual y atrevimiento para formular hipótesis que nos devuelvan y expliquen ese pasado.

El viaje al pasado requiere, además de lo anterior, pues sin contar con ello no pasaría de ser una aventura más o menos notable, virtudes y capacidades que parecen las opuestas a las necesarias para el estudioso: valor y capacidad físicos, resistencia y tenacidad, así como un sano espíritu deportivo y el sacrificio de renunciar a lo conocido, lo cómodo y lo cotidiano.

Raras son las personas que han conseguido aunar tales características, y menos en nuestros adocenados tiempos. Tampoco es frecuente que alguien dedique la mayor y más fecunda etapa de su vida a desentrañar un misterio, sacrificando a esa tarea tantas buenas cosas.

Parecería que ha pasado el tiempo de los exploradores y geógrafos, en busca de las fuentes de tal río o con la ilusión de rellenar espacios en blanco en los mapas, o de los arqueólogos y antropólogos capaces de convivir largas temporadas con una tribu primitiva para reconstruir la Prehistoria. Parecerá que ya no hay nuevas fronteras en este nuestro mundo al que la técnica ha encogido en más de un aspecto.

Que esto no es así lo demuestran personas como Carlos Etayo, oficial de la Armada Española y estudioso de la arqueología naval de los buques que a fines del siglo XV y hasta mediados del XVI nos descubrieron un Nuevo Mundo aparte del conocido.

La tarea precisaba, como pocas, del hombre adecuado, y puede decirse que ambos se encontraron, la tarea y la persona capaz de llevarla a cabo.

Pocos, fragmentarios y a veces contradictorios son los datos que tenemos sobre las gloriosas carabelas y naos protagonistas de tan fantásticas exploraciones, pues en la época, la arquitectura naval, fundamentalmente empírica, basada en la tradición y en la experiencia, produjo pocos tratados de construcción naval y ningún plano de los buques.

Ante tales carencias, las polémicas entre los eruditos corren el peligro (en el que han caído a menudo) de eternizarse sin llegar a conclusiones definitivas.

El mérito fundamental de Etayo ha consistido, no ya en formular unas u otras soluciones al problema, sino en llevar a la realidad tales propuestas, verificándolas con los rudos hechos, una y otra vez, hasta llegar a conclusiones, que si no pueden ser calificadas de definitivas, pues nada lo es en este mundo, sí de las más fiables posibles, y, desde luego, mucho más que la generalidad de las conocidas hasta hoy.

Para ello le abonan no sólo sus largos estudios, sino, y primordialmente, sus más de 19.000 millas marítimas navegadas en carabelas como las de la época, atravesando en tres ocasiones el Atlántico sin más propulsión que la vélica y dos de ellos sin más instrumento moderno que un sextante: con los instrumentos y los recursos técnicos propios del siglo XV. Y con tal vez la única ventaja sobre los anteriores navegantes de saber que ello era posible.

Ha sido la denodada labor de una vida, desde la *Niña II* de 1962 a la *Niña III* de 1992, sin olvidar al *Olatrane San Lúcar* y la pequeña *Algarve*.

Lo que sigue no son sino los pormenores de esta gesta, que a veces es la lucha contra la adversidad personificada en trabas burocráticas, en incomprensiones, estrechez de miras

y deslealtades, otras, serena reflexión sobre los datos conocidos o deducidos por la experiencia y, muchas más, la aventura del hombre y el Mar.

También es, por nuestra parte, un intento de dar a conocer otro olvidado capítulo de nuestra historia marítima, del que apenas unas vagas referencias han llegado al lector interesado, mientras hechos mucho menos importantes han tenido una poca merecida repercusión.

A menudo se echa la culpa de semejantes olvidos a un cierto alejamiento del español medio del Mar y de todo lo que le va unido. Pero, con ser ello cierto, no lo es menos que los interesados en escasas ocasiones encuentran quienes les hablen de nuestra larga gesta por el Mar.

Pocos libros españoles sobre estos temas llegan al gran público, debido seguramente a una cierta desconfianza editorial y al prurito de investigadores que raramente escriben para alguien que no sea especialista. El resultado es que los aficionados a temas marítimos y navales en nuestro país no tienen más remedio que acudir a obras extranjeras, traducidas o no, que poco o ningún interés muestran por nuestro pasado como nación marítima, y si lo muestran, es a menudo, para infravalorar las realizaciones españolas.

Así se da el caso de que son mejor conocidas historias que no son la nuestra, y que, en buena medida, están escritas desde la trinchera opuesta.

Cualquiera que observe todos esos magníficos volúmenes procedentes de traducciones, comprobará cómo se olvidan o se minimizan hechos, o se tratan de manera muy insatisfactoria. Apenas la gesta colombina merece algún detenimiento, la primera vuelta al Mundo de Elcano es oscurecida por la de Drake, más de cincuenta años después, se olvidan totalmente tantos otros viajes y exploraciones trascendentales, y en cuanto a los buques, sean carabelas, naos, galeras o galeones, se describen de pasada y en tono menor, ofrecien-

do a veces reconstrucciones no ya discutibles, sino incluso infantiles.

Por todo ello, nos son mejor conocidos el *Mayflower* o el *Golden Hind* que la *Santa María* o la nao *Victoria*, y nos resultan más familiares los grandes navegantes ingleses, holandeses o franceses que los españoles, por más que resulte evidente que sus empresas se realizaron, en buena medida, en la estela de las nuestras.

Todo ello se suma, como el proverbial hambre a las ganas de comer, a nuestro carácter nacional, tan crítico con lo propio como admirador de lo ajeno, y aunque no falten razones para lo uno y lo otro, lo cierto es que muchas veces la crítica que realizamos es autodestructiva, y la admiración que profesamos a lo extranjero, es, en ocasiones, francamente ridícula.

Tal vez sea ahora, cuando superados ya tantos problemas y alejados tantos fantasmas, podamos plantearnos nuestro ayer como nación sin caer en los dos polos opuestos en que nos hemos debatido tanto tiempo: o el complejo de inferioridad ante los extraños o el considerarnos «la sal de la tierra».

Y en ese pasado, que en nuestro caso tiene un importante y hasta decisivo capítulo en el Mar, un apartado deberá tratar de las navegaciones realizadas en el siglo XX que se han propuesto reproducir fielmente travesías históricas. Aquí, junto a los que han afrontado el Mar a bordo de reconstrucciones de naves vikingas, galeras, balsas, juncos chinos o naves de cualquier tipo, se encuentra un puñado de españoles.

Entre ellos, el que mejor y más tenazmente ha luchado por repetir con la mayor fidelidad posible las navegaciones de nuestra historia marítima, intentando, al mismo tiempo, reconstruir las míticas carabelas que, tripuladas por españoles o portugueses, abrieron las grandes rutas oceánicas. El hombre que ha afrontado tan dura como sugestiva prueba ha sido el Capitán Carlos Etayo Elizondo.