

FIESTAS DE LA TRADICIÓN DEL PUEBLO VASCO

CONFERENCIA

POR

D. JULIÁN DE SALAZAR

CONFERENCIA

DADA POR

D. JULIÁN DE SALAZAR

EL DÍA 28 DE SEPTIEMBRE DE 1904 EN EL

SALÓN DE ACTOS DEL INSTITUTO DE GUIPÚZCOA

CON OCASIÓN DE LAS

"FIESTAS DE LA TRADICIÓN DEL PUEBLO VASCO"



SAN SEBASTIÁN
Imprenta de la Provincia
1905



CONFERENCIA

DADA POR

D. JULIÁN DE SALAZAR

EL DÍA 28 DE SEPTIEMBRE DE 1904 EN EL

SALÓN DE ACTOS DEL INSTITUTO DE GUIPÚZCOA

CON OCASIÓN DE LAS

"FIESTAS DE LA TRADICIÓN DEL PUEBLO VASCO"

MARINOS VIZCAINOS

SEÑORES:

Contando con vuestra benevolencia—pues de veras la necesito en estos momentos—me voy á permitir poner un complemento á la brillante conferencia que acaba de darnos el señor marqués de Seoane; porque, como habreis notado, el señor marqués se ha ocupado principal y casi exclusivamente de los marinos guipuzcoanos, dejando lugar para que otro conferenciante pusiese la ampliación á que se presta y aun exige el tema 36, que se refiere á „Los marinos vascos“, en general.

Temo, fundadamente, que al cansar vuestra atención, amargaré el dulce sabor que os ha quedado al oír relatar, con elocuencia y brío, las hazañas, verdaderamente épicas, de los navegantes y descubridores de tierras que salieron, tiempos atrás, de las costas de Guipúzcoa, y de los cuales, si muchos nos eran conocidos por la

Historia ó la tradición y por las estatuas que perpetúan su memoria, otros han sido, á su vez, *descubiertos* por el marqués de Seoane, al menos para algunos de los que con tanto gusto le hemos oído.

Temo también—ó mejor dicho, estoy seguro de ello—que no sólo por mi insuficiencia, sino porque no he dispuesto ni del tiempo ni de las obras de consulta que el caso requería, dejaré de citar hechos y nombres dignos de distinguido puesto en este tributo de admiración y gratitud que se rinde á las generaciones que nos precedieron, gracias á los esfuerzos y constancia de los patricios beneméritos que han organizado estas Fiestas de la Tradición vasca. Pero á falta de competente narrador que quisiera aceptar el encargo, es disculpable mi osadía, por cariño á mi antigua profesión de marino mercante y por el sentimiento patriótico que engendró aquella osadía, así es que movido por tales sentimientos, pasaré á hacer sucinta relación de los hechos de aquellos navegantes y descubridores vizcainos, dignos de ir unidos aquí á los guipuzcoanos esta tarde citados, cual fueron unidos en persona á dar gloria y provecho á España y á ayudar en sus empresas á los monarcas españoles; pues, sin los distingos que hoy se hacen, cumplían éstos el deber de jurar los Fueros y ostentaban aquéllos sin rebozo el amor á la grande y común Patria y derramaban por ella su sangre, á pesar de los yerros de los gobiernos y de los reyes, pues la Patria es víctima, pero no culpable de tales yerros.

„Dios sólo lo sabe,—dice el sabio Jefe de la Armada D. Cesáreo Fernández Duro—cuándo empezó en el golfo de Cantabria la industria marinera“, y en otro lugar añade que „de las tinieblas de la historia sale esa costa dando al eco el sonar de la mandarria; en las playas, astilleros y en los puertos, naves ocupadas, y fuera las que por grupos cazan á la ballena y al bonito, cosechando aquellos hombres lo que no sembraron, á cuenta y riesgo de sus personas en los temporales“. Y concretándose á los vascongados, afirma el historiador Rodríguez Ferrer que „se pierde allá en la noche de los tiempos la importancia y reconocido valer de los vizcainos y guipuzcoanos (bajo el nombre común de bascongados) como hombres de mar y constructores de toda clase de embarcaciones. Sus costas bravas y acantiladas; su suelo áspero, la contemplación continua y los efectos de ese mar, casi siempre embravecido, que desahoga sus furias sobre cuanto encuentra á su paso por este tan temido golfo

de Vizcaya, aparte de la fortaleza y sanas costumbres de la raza, han hecho siempre de nuestros paisanos, hombres duros para la navegación, intrépidos y de mucho coraje“; cualidades por las que en todo tiempo han sido tan solicitados, como lo son aún, para la guerra y para tripular buques mercantes de las diversas matrículas de la península.

Paso ya á entrar en materia, como Dios me dé á entender, siendo mi único anhelo dejar patente que sin menoscabo de la brillantez inmaculada de esa pléyade de navegantes que se llamaron Echaide, Elcano, Legazpi, Urdaneta, Oquendo, Churruca y tantos otros de fama verdadera y justamente universal (y cuya memoria evocamos los vizcainos con orgullo de vascongados) brillan también con luz propia, en el cielo de la historia, hijos ilustres del noble solar de Vizcaya, que se distinguieron notablemente surcando todos los mares, como guerreros unas veces, otras como descubridores y más tarde como comerciantes que consolidaban con el mutuo cambio, las relaciones establecidas entre España y los países descubiertos al otro lado del Océano Atlántico y en el Gran Océano.

La pesca de la ballena.—La pesca de la ballena fué primordial y exclusivamente vascongada en el Norte de España y de Europa y vascos fueron los que la iniciaron. Esa pesca estuvo muy floreciente en la Edad Media, y según el Sr. D. Cándido Ríos, doctor catedrático que fué de este Instituto, podría restablecerse en nuestras costas, quizás con mucho más fruto de lo que por algunos se piensa. Perseguián los vascongados á las ballenas hasta Islandia y hasta Terranova, mares que hicieron de su patrimonio, pues no tenían competidores en aquellas arriesgadas expediciones; y según confirma el sabio A. Brehem, los vascongados fueron los primeros que en los siglos XIV y XV armaban buques propios para tal pesca; aunque hasta el descubrimiento de la brújula no se atrevían á salir de este mar de Vizcaya, como salieron después internándose en los mares del Norte, donde hallaron los verdaderos cetáceos, corriendo los peligros de aquellos mares desconocidos y del terrible clima, y penetrando en la boca del río San Lorenzo y costa del Labrador, hasta que las guerras con Inglaterra paralizaron la navegación y comercio de nuestros arriesgados navegantes.

La pesca de la ballena rendía, como sabéis, pingües ganancias,

pues desde el aceite hasta las barbas, todo es de gran valor. Como datos curiosos anotaré que los pescadores de San Sebastián daban la lengua á la cofradía de San Pedro; los de Guetaria á la parroquia, y los de Lequeitio determinaron en 1381 que el producto de la lengua se distribuyera dando dos tercios para recomponer los muelles y la otra parte para la iglesia de Santa María, imponiendo después la misma contribución á los pescadores de fuera que pescasen ballenas en sus aguas; y como prueba permanente de la importancia que se daba á esa pesca en los puertos vizcainos, tenemos los escudos de armas y sellos de las villas de Bermeo, Lequeitio y Plencia, que ostentan figuras de ballenas y de buques balleneros. Asegúrase que el Rey Carlos III tuvo verdadero empeño en hacer revivir esa industria y ofreció privilegios y gracias para los que la emprendiesen; pero fracasaron sus loables deseos.

*
*

Viajes y descubrimientos.—Armadas y combates.—

Al principiar la rápida reseña que voy á hacer de los viajes marítimos y descubrimientos de tierras en que tomaron parte los vizcainos, he de asentar, como creencia subsistente en este país, que nuestros paisanos pisaron tierra de América antes que el inmortal COLÓN, pues además de Juan de Echaide, el donostiarra, que llegó á Terranova noventa y ocho años antes del descubrimiento de las Antillas, se habla en algunas historias de un piloto vizcaino llamado Andalouza, quien al morir, reveló á COLÓN que allá lejos, por el Occidente, existían tierras á las que él había sido arrojado por una fuerte tempestad.

Afirmase también, que en la expedición salida en el siglo XIV á la conquista de las islas Canarias, iban naves vizcainas, y aun hay quien sostiene, con visos de fundamento, que fueron vizcainos los primeros españoles que pisaron tierra en ese archipiélago.

No se tiene memoria de Armada formal en Vasconia hasta el siglo X, si bien es verdad que España, aun en la época del poderío de la dominación goda, apenas tuvo cosa de provecho en lo que á Marina se refiere. Don Javier Salas escribe que en tiempos de Sisebuto y Wamba se intentó algo en el sentido de crear una escuadra, pero ó no se llevó á efecto ó fué escaso lo que se hizo. La primera expedición que se recuerda, salida del litoral vasco, es la que en 999 fué á ayudar á D. Gonzalo Moniz, poderoso señor de Oporto,

yendo en ella los hijos del mismo D. Gonzalo y desembarcando en la boca del Duero.

Más tarde, cuando lo exigieron las correrías marítimas de los piratas del Norte, las naves vizcainas como las guipuzcoanas, se desarrollaron en magnitud, forma, distribución y arboladura; pero la independencia en que vivió el país euskaldun, sin otro roce con la gente hispana que la ayuda que prestaban á los Príncipes los caballeros infanzones é hijos dalgos de estas tierras, es causa de que por falta de cronista no tengamos noticia de todas las empresas marítimas de nuestros antepasados. Serían, sin duda, asombrosas algunas de esas empresas, pero como ha dicho muy bien nuestro erudito D. Carmelo de Echeagaray, "han quedado para siempre sepultadas en los limbos de la historia sin que nadie pueda ser osado á levantar la losa pesadísima del olvido que sobre ellas cayó". Y, en efecto, de esos siglos, sólo existe mención verdaderamente histórica de la marina vasca, en los hechos de D. Alfonso el Batallador, Rey de Navarra y Aragón, cuando asedió y tomó en 1130 el castillo de Bayona, ayudado por naves vizcainas y guipuzcoanas.

Más adelante, en tiempo de sus Señores los López de Haro, la marina de Vizcaya, independiente de las demás, era muy conocida y estimada en España; y como no se ocultaba al Rey San Fernando la poderosa ayuda que podían prestarle los marinos del Señorío, ordenó al almirante Bonifaz "que fuese á guisar naves y galeras á Vizcaya e la mayor frota que pudiese e mejor guisada e que viniese con ella para Sevilla... Preparáronse y equipáronse las naves en los puertos de esta costa, entre ellos Poveña ó Muzquiz y Portugaleta, y el mismo Bonifaz intervino en la construcción de algunas de ellas, que eran buques grandes, pesados y alterosos, en expresión de D. Javier de Salas; y respecto á la ayuda que prestaron á San Fernando en la conquista de Sevilla, dice el mismo Salas en una de sus obras que "los únicos hombres de mar que había en Sevilla, reducíanse á los tripulantes de las naves de Cantabria y Vizcaya surtas en el río Guadalquivir, quienes salieron más de una vez esquifando las galeras de la Corona en las excursiones de Bonifaz, para cuyo efecto dejaban sus barcos custodiados por un sólo hombre hasta el regreso de la flotilla en que volvían á sus respectivos bordos..."

Después de la ocupación de Sevilla, apenas hay siglo en que el marino vizcaino no se haya visto solicitado y tomando parte en

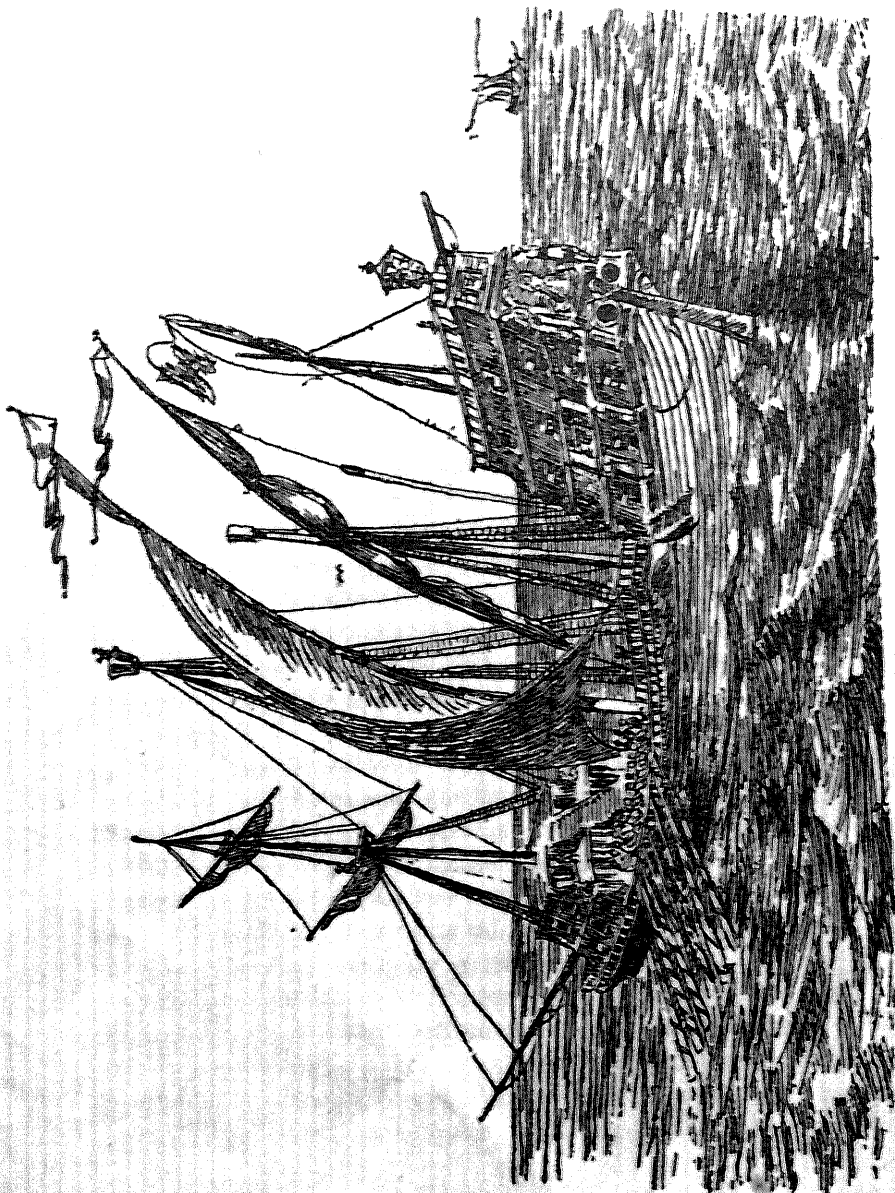
todas las expediciones de importancia con sus compañeros de fatigas el guipuzcoano y el de las Cuatro Villas; así es que le vemos en el Támesis; en el canal de la Mancha; en las costas de Portugal y de Levante; en Africa y en Canarias; comerciando unas veces y haciendo otras el curso en beneficio de los Reyes de España; combatiendo con escuadras enemigas ó conduciendo provisiones y pertrechos á los sitiadores de alguna plaza; pero como rebasaríamos los límites prudenciales de una conferencia si hubiésemos de detallar cuanto han llevado á cabo nuestros antepasados, me ceñiré á indicar algo de lo que hicieron los más notables, por orden cronológico.

*
*
*

La marina vascongada se hallaba en pleno desarrollo desde el siglo XIV, y ya en el XV eran importantes las barcazas que salían de nuestros puertos conduciendo mercancías y atravesando las ondas en furiosa pelea con los ingleses, sus rivales y enemigos. Cítanse como notables marinos y navieros por aquellos ó anteriores siglos, á Juan de Arriaga, Juan de Begoña y Martín López de Sangroniz.

1405.—En 1405, estando Francia en guerra con Inglaterra y habiendo reclamado la ayuda de su aliado el Rey de Castilla, ordenó Enrique III se preparase una flota para ayudar al francés, disponiéndose al efecto una armada de cuarenta naos de las marinas de Castilla, Vizcaya y Guipúzcoa, que, unas con mercancías y otras en son de guerra, salieron de Santander al mando del caballero vizcaino Martín Ruiz de Abendaño. Este Abendaño es el mismo que murió gloriosamente en el sitio de Antequera en 1410 y cuyo cadáver fué traído á la anteiglesia de Yurre, en donde los Abendaños de Vizcaya tienen su solar.

1407.—El caballero francés Rabin de Bracamonte, con naturalizado y casado en Castilla, recibió en 1407 el encargo de organizar en Vizcaya una escuadra de naos para combatir á los moros en el Estrecho. Salieron las naos de la costa del Señorío, pero como por falta de viento no pudieran avanzar para incorporarse á las galeras españolas que se hallaban en aguas de Gibraltar, envió el almirante D. Alfonso Enriquez una galeota para recoger la gente de armas de las naos y repartirla en las galeras convenientemente. Aceptó así la batalla contra las flotas de los reyes de Túnez y Tre-



mecen, que eran muy superiores en número, y se portaron los nuestros tan bizarramente que tomaron á los africanos ocho galeras, echaron otras á pique é hicieron huir al resto, dejando la victoria en manos de castellanos y vizcainos. Sólo he podido hallar el nombre de uno de los patrones de aquellas galeras, y este era, Diego Díaz de Aguirre, natural de esa anteiglesia de Busturia que, como su vecina Mundaca y otras del Señorío, tantos y tan excelentes marinos han dado en los antiguos y modernos tiempos.

1423-1428.—Por esos años, dice la historia, seguían en auge la industria naviera y la marinería en Vizcaya, debidas al espíritu mercantil y marinero de sus hijos, y entre los navieros hallamos á los Cordillas y la familia de los de la Pedriza, de Portugalete; los Zurbarán, de Bilbao, y la familia de Basurto, de Acha, que descargaban sus naos en el secular astillero de Ripa, que llegó hasta nuestros tiempos. De la anteiglesia de Deusto se dice que había en ella más de veinte propietarios de naves que servían á los Reyes, y que en ese servicio "*se ha consumido la flor de la tierra y los ha comido la mar*": que poseía magníficos astilleros y pertrechos para aparejar los buques, y que en la sección de la ría que baña dicha anteiglesia "*se pueden poner cien naos en la canal del Río, sin que la una haga perjuicio á la otra*". De donde se colige que Deusto á Olaveaga era entonces, como lo ha sido hasta la desaparición de nuestra hermosa flota mercante de vela de hace treinta ó cuarenta años, el punto en donde se construían, equipaban y avituallaban las naves, convirtiendo á todos sus habitantes, mujeres inclusive, en gente verdaderamente marítima.

Otro destello de la prosperidad naviera y mercantil de Vizcaya, Guipúzcoa y las Cuatro Villas del Cantábrico en el siglo XV, lo tenemos en las contrataciones que las ciudades hanseáticas, Lubeck, Hamburgo, Amberes, etc., sostenían en nuestros puertos y con nuestros buques, expidiendo dichas ciudades, en 1427 una flota vizcaina que llevó al Báltico mercancías de España, Francia, Inglaterra y Países Bajos; pues hasta tal punto eran importantes nuestros nautas y el aprecio en que se les tenía.

1429-30.—Observando el rey don Juan II de Castilla el oscuro horizonte que presentaba la actitud de sus colegas de Navarra y Aragón, decretó armar flota contra ellos dirigiendo cartas á los dueños de naos, galeras, barcas, *balleneros* y otras *fustas* y á los concejos y ayuntamientos de todas las villas, ciudades y lugares

marítimos para que diesen toda la ayuda posible á su almirante don Fadrique.

Respondiendo á tal llamamiento, armáronse en esta costa hasta treinta navés, de las que diez y ocho fueron mandadas por capitanes ó maestros vizcainos, entre ellos, Juan Pérez de Marquina, Martín Pérez de Salma, de Bilbao, Fernán Ibañez de Aldanondo y Juan de Olabarrieta, de Bermeo, que poniéndose, con otras veintiseis embarcaciones de distintas provincias, bajo el mando general de don Fadrique, bloquearon y bombardearon á Ibiza, Mallorca y Menorca, apresaron dos galeras y obligaron á firmar la paz á los reyes de Aragón y Navarra.

1480-90.—En la década de 1480 á 1490, salieron algunas expediciones para la conquista de las islas Canarias y en ellas fueron, además de los notables guipuzcoanos, Andía, Irarrazabal y Anchueta, el llamado Perucho, de Bilbao "que pobló en las islas y formó linaje"; Juan Pérez de Munguía y Aguirre, jefe de los vizcainos que sirvieron en la conquista; Hernando y Diego de Espinal, Juan de Gordejuela Palacio (llamado el viejo), los Arcochas y otros de Gordejuela y Munguía que *finaron* también en el Archipiélago.

Para la escuadra que formaron los Reyes Católicos en 1481 contribuyeron Vizcaya y Guipúzcoa con cincuenta naos que salieron de aguas de Laredo á unirse con las de Galicia y Andalucía. Para tratar de ese contingente de fuerzas, vinieron á nuestro país los comisionados de los reyes, y después de reunir en Junta á los caballeros fijos-dalgo y Procuradores de las anteiglesias y concejos del Señorío, declararon que "los que moraban en aquel Condado de Vizcaya y en la provincia de Guipúzcoa, son gente sabida en el arte de navegar y esforzados en las batallas marinas e tenían naves e aparejos para ello, y en estas tres cosas que eran las principales para las guerras de mar, eran más instructos que ninguna otra nación del mundo."

*
**

Viajes de COLÓN.—En aquellas famosas carabelas que levaron anclas en la madrugada del 3 de Agosto de 1492 al pié de los escarpados arenosos de la Rábida, en la confluencia de los ríos Tinto y Odiel, y dieron velas al viento recibiendo las bendiciones del inmortal Prior y dirigidas por aquel genovés ilustre que lleno de Fé en Dios y de convicción en sus cálculos, se lanzaba á la epo-

peya más grande de la historia, iban también algunos hijos de Basconia. Cítanse, en efecto, entre las tripulaciones de aquellas naos á Pedro Bilbao, de Larrabezúa, Domingo de Lequeitio y un tal Zamudio; y entre los treinta y ocho hombres que quedaron en la isla Española al mando de Diego de Arana y que murieron á manos de los indios, hallábase un vizcaino natural de Lequeitio. También en la información que se efectuó en la carabela "Niña", sobre el reconocimiento que hizo COLÓN en la isla de Cuba persuadido de que era tierra firme, depusieron como testigos, por haberse hallado con él en ese viaje, Juan de España, vizcaino, Gonzalo Vizcaino y otro Juan Vizcaino.

Hay historiadores que tienen también por vizcaino al mismo Juan de la Cosa, maestre y propietario de la nao "Santa María" y maestro de hacer cartas de navegar, considerándole natural de las Encartaciones; pero por más que en Portugaleta y otros pueblos de esa parte del Señorío y aun en Bilbao, haya habido familias de su linaje, no es fácil demostrar aquel aserto. Bien pudo ser, dice Labayru en su Historia de Bizcaya, que por traslado de algún antecesor de Juan de la Cosa desde Santoña á Somorrostro ó Portugaleta, proceda de alguno de estos pueblos el notable náutico Juan de la Cosa Vizcaino, pero sería ligero é insubsistente recabar para Bizcaya el haber sido cuna de ese hombre sabio y arriesgado que tanto figuró en los siglos XV y XVI. Creamos, por tanto, como se cree generalmente, que ese excelente amigo y piloto de COLÓN, fué natural de Santoña, y de ello se envanece justamente la cantábrica y fortificada villa.

En el tercer viaje de COLÓN, emprendido en 1498, llevó cuatro naos y dos carabelas, y en una de las naos, que era vizcaina, iban el piloto Pedro de Ledesma y algunos marineros como Pedro de Bilbao y Pedro de Gamiz, de Larrabezúa; y en el cuarto y último viaje, cuando el gran Almirante pisó tierra firme en 1502, iba también una nave llamada *la Vizcaina*, que naufragó, pereciendo en ella varios marineros guipuzcoanos.

*
**

Entramos ya en el siglo décimosexto en que tantas batallas y tan arriesgados viajes tuvieron lugar en uno y otro Océano y en el Mediterráneo y mares orientales; pero antes es de justicia citar los nombres de dos vizcainos que se distinguieron especialmente en la

lucha que estos sostuvieron unidos á las armadas española y genovesa en los últimos años del siglo XV; Juan de Lazcano, capitán de escuadrilla de galeras, y de quien dice la „Crónica del Gran Capitán“ que „era varón de mucha virtud por mar y aun por la tierra muy afortunado; siempre salía en todas sus refriegas victorioso“, y Pedro Navarro, que fué marinero, soldado, ingeniero é inventor de las minas, llegando á alcanzar mucha fama en el arte de la guerra.

1509.—Dentro del nuevo siglo, organizóse por España una fuerte escuadra para la conquista de Orán, y en ella iban las siguientes naves vizcainas: la del mundaqués Rodrigo de Portuondo, de 310 toneladas; la „Santa María de Begoña“, de Juan Pérez de Marquina, bilbaino, de 240 toneladas; la nao „San Antón“, de Miguel de Arriola, guipuzcoano, de 125 toneladas, y la del bilbaino Inigo de Arteche, del mismo tonelaje, y otras diez embarcaciones semejantes, que no detallo en honor á la brevedad.

1513.—Siguiendo el plan cronológico y de rapidez, forzoso me es saltar de uno á otro mar y de un acontecimiento á otro de orden distinto sin detenerme en ninguno, y así ahora me traslado en un vuelo á las costas americanas del Darien, desde las que el insigne vasco Niñez de Balboa contempló, antes que europeo alguno, el inmenso mar del Sur llamado Océano Pacífico. Hallábase á la sazón con Balboa el renombrado bilbaino Pedro de Arbolancha, hombre de negocios muy conocido y excelente caballero, á quien el descubridor creyó el más digno para enviarle con cartas que hiciesen saber al Rey sus descubrimientos. Llegó Arbolancha á España en 1514, y tan cumplidamente se portó, que alcanzó para Balboa el título de Adelantado de la mar del Sur y el de gobernador y capitán general de Coyba y Panamá.

Relatando el poeta Ercilla los trabajos hercúleos y las terribles fatigas de aquellas expediciones en que tantos vizcainos y el mismo poeta se hallaron, dice:

“Dejo por no cansaros y ser míos
Los numerosos trabajos padecidos;
La sed, hambre, calores y los fríos,
La falta irremediable de vestidos
Los yermos despoblados no rompidos,
Riesgos, peligros, trances y fortunas
Que aun son para contadas, importunas.”

1518-25.—Año que destaca en la historia de las glorias españolas de Ultramar es el 1518 en que el insigne portugués Hernando de Magallanes concertó con España una expedición á las famosas tierras de La Especería (islas Molucas), navegando hacia Occidente. Compúsose esa flota de cinco pequeños barcos que se llamaron: „La Trinidad“, „San Antonio“, „Concepción“, „Victoria“ y „Santiago“, y para pertrecharlos se encargó á Nicolás de Artieta, hermano del almirante lequeitiano Inigo, que fuese á Bilbao, porque según el parecer de los jefes se hallarían allí los pertrechos *mejor y más baratos*. Con Magallanes fué mucha gente vizcaina y guipuzcoana, especialmente en clase de contramaestres, carpinteros y calafates, yendo también, como todo el mundo sabe, en calidad de maestro de la „Concepción“ el esforzado é inteligente hijo de Guetaria, Juan Sebastián de Elcano, que tuvo la suerte de regresar mandando la nao „Victoria“, única que quedó á flote y que rendida y malparada como sus inmortales tripulantes, entró en el Guadalquivir cargada con la gloria de haber sido la primera embarcación que ha circunnavegado el mundo.

La segunda expedición para continuar los descubrimientos y colonización de las islas del extremo Oriente (actuales Filipinas y otras), llevó por guía y piloto mayor al mismo Sebastián de Elcano, quien fué á Portugalete y allí (supongo yo que en la parte baja del punto de la villa que aún se llama Atarazanas) construyó cuatro naves, y equipándolas con la ayuda pecuniaria de sus parientes y amigos de Guetaria, salió con ellas para la Coruña á unirse con las demás naves preparadas por el Emperador para esa expedición, llevando á bordo un buen número de tripulantes de Bilbao, Portugalete, Somorrostro, Bermeo y otros pueblos del Señorío.

1535-40.— Para la campaña marítima preparada por Carlos I contra Barbarroja y que dió por resultado la toma de Túnez y la libertad de veinte mil cristianos que yacían en su alcazaba, apostó Vizcaya veintitrés carabelas y un hermoso galeón. Distinguiéronse en tal campaña muchos vizcainos, pero especialmente el lequeitiano Artieta, y fué un guipuzcoano (á quien, como á algún otro, por justa excepción cito) Tristán de Ugarte, natural de Oyarzun, el primero que clavó la bandera española en los muros de Túnez, cayendo allí muerto con otros valientes.

Algunos años más tarde, y peleando también contra los turcos, distinguióse el famoso Machín, de Munguía, pues con el valor y saña

que le era peculiar, se atrajo en tal grado el encono de los infieles, que se vió obligado á pelear sólo contra treinta galeras del gran Turco, que le rodearon hasta hacerle prisionero de Barbarroja, quien le hizo degollar en 1539 porque no quiso renegar de su fe católica.

1563-72.—En la gloriosa y fructífera expedición del sabio y prudente Legazpi á la conquista de Filipinas, en que tan eficaz ayuda le prestó su paisano el gran cosmógrafo Urdaneta, fueron también varios hijos de Vizcaya, y entre ellos, otro agustino ilustre, fray Andrés de Aguirre. Cuéntase que un marinero bermeano fué quien halló y entregó á Legazpi el 28 de Abril de 1564 la milagrosa imagen del Santo Niño de Cebú, veneradísima por los habitantes de aquella ciudad, según tuvo ocasión de apreciarlo el que tiene el honor de dirigiros la palabra, estando fondeado en aquel puerto ó rada en Enero de 1870.

Ocho años después de la fecha citada más arriba, ó sea en 1572, falleció en Manila el caballeroso guipuzcoano, y le sucedió en el mando general de Filipinas un ilustre vizcaino, el orduñés Guido de Labazarri ó Labezares.

1572-83.—Por el año 1572 salió de España para Flandes una potente flota compuesta de naves de hasta seiscientas toneladas, pertenecientes á los Rigoitia, Arbieto, Goicuria y otros de Bilbao, y á los Capetillo, Basori, Jáuregui y Sancho y Juan de Vallecilla, de Portugaleta, y mandada por el valeroso almirante bilbaino don Juan Martínez de Recalde; y por esa misma época hizo dos viajes consecutivos á Inglaterra, á su propia costa, el bravo marino vizcaino D. Pedro de Zubiaur para recabar para la Patria la suma que el famoso corsario inglés Drake había tomado en el río Chagres.

Era tal el número de buques de combate con que contaba España por esos tiempos, que se dice que en 1581 hallábanse los mares casi cubiertos por naves españolas; pues además de las tres flotas ó armadas ordinarias de la India Oriental, Tierra Firme y Nueva España, surcaban las aguas la escuadra del estrecho de Magallanes y costa del Brasil; la de socorro y vigilancia de las playas berberiscas, y la de Galicia y Portugal mandada por el bilbaino D. Martín de Bertendona, preparándose otra más para las islas Azores ó Terceras.

Tantas expediciones, apuraron de tal modo los recursos de los pueblos marítimos, que Vizcaya y Guipúzcoa se vieron medio arruinadas á fuerza de dar hombres y naos, pues hasta las embarcacio-

nes destinadas á la pesca en Terranova les fueron intervenidas y detenidas. Calcúlase en quince mil toneladas el cómputo de los buques aprontados en 1581 y 1582 por Vizcaya, Guipúzcoa y las cuatro villas, pero afortunadamente no fueron infructuosos sus sacrificios.

Al proclamar Felipe II su soberanía sobre Portugal y sus colonias, los manejos de Francia é Inglaterra hicieron que se declarasen en rebeldía los habitantes de las islas Azores, obligando á España á llevar á ellas la guerra, y con la armada que salió para tomar posesión al mando de D. Alvaro de Bazan, fué una escuadra mandada por el ya citado Martínez de Recalde y diez naos guipuzcoanas al mando de don Miguel de Oquendo que hizo verdaderas proezas.

1583.—Como si no bastara la leva de 1582, vino al año siguiente don Lope de Avellaneda, con carta Real, pidiendo ochocientos marineros voluntarios para la armada que se preparaba en Lisboa, y el Señorío, siempre leal y generoso, envió cuantos le fué posible, pues realmente faltaba personal.

Entrado el verano, salió nuevamente la escuadra á la conquista de las Terceras, y mediante las aptitudes y esfuerzos de los almirantes guipuzcoano y vizcaino, D. Miguel de Oquendo y D. Juan de Recalde, que secundaron eficazmente al capitán general D. Alvaro de Bazán, se rindieron las islas de San Jorge, el Pico, Fayal y la Tercera, quedando prisioneros dos mil doscientos franceses y mil ochocientos portugueses.

El vizcaino Bertendona, que estaba preparado para ir con esa expedición, quedó de orden del general Bazán al frente de cinco buques custodiando las costas de Portugal y Andalucía.

*
*

La Armada Invencible.—Llegamos al año 1588, en que Vizcaya entera se conmovió, como se conmovió Guipúzcoa y como se conmovió toda la costa española para preparar la Grande Armada que Felipe II se empeñó en enviar contra Inglaterra y que tan desastroso fin tuvo, más que por las maniobras y balas de los buques enemigos, por los fuertes temporales que se desencadenaron, dispersándola maltrecha y averiada. Y esta opinión, que sostienen la mayor parte de los historiadores, prevaleció también al recibirse la noticia de la terrible hecatombe, pues si Felipe II quedó re-

signado como quien veía en lo próspero y en lo adverso la mano ó el consentimiento de Dios, por su parte, la Reina de Inglaterra lo consideró igualmente—aunque desde su punto de vista—como obra de la voluntad divina, y así dice la historia que la Reina Isabel se trasladó á la catedral de San Pablo, de Londres, en solemne procesión de acción de gracias y que allí se arrodilló y “dió ostensiblemente gracias á Dios, *su único defensor (audibly praised God acknowledging Him her only Defender)* por haber librado á su país de la furia del enemigo”, según dice un autor inglés.

La historia califica, sin embargo, de inepto al general en jefe de aquella Armada, pero á nosotros sólo toca condolernos de que resultaran infructuosas aptitudes tan elevadas como las del almirante Recalde que mandaba la escuadra vizcaina; de D. Miguel de Oquendo que mandaba la guipuzcoana; de Florez que era jefe de la castellana, y del otro vizcaino, D. Martín de Bertendona, que mandaba la escuadra *Levantisca* ó del Mediterráneo, pues todos ellos pelearon y maniobraron como bravos y expertos capitanes, distinguiéndose también en tan desastrosa lucha el capitán de mar vizcaino D. Pedro de Zubiaur, que en otra ocasión he citado.

El valiente general Recalde, después de luchar briosamente con su escuadra, llegó á la Coruña con algunas naves y falleció en dicho puerto de la enfermedad contraída por la pena de la derrota y las fatigas de tantas expediciones y combates. No deja de ser singular la coincidencia de que, medio siglo más tarde, entrase también en la Coruña y para morir también, después del glorioso combate de las Dumas, el almirante don Antonio de Oquendo, á quien admiramos en estatua en el hermoso paseo de la Zurriola.

*
**

Por aquellos mismos tiempos desempeñaban misiones importantísimas, aunque de distinto género de las relatadas, cosmógrafos ilustres, entre los que se llevan la palma dos hijos de Portugalete: Ortuño Jiménez y el renombrado Sebastián Vizcaino, que en 1602 salió de Acapulco como capitán general de una flotilla y descubrió y exploró la llamada Nueva California, para distinguirla de la Vieja que había descubierto Hernán Cortés. El célebre Humboldt admirando las cartas ó planos de California levantadas por nuestro paisano Vizcaino. Llegó á decir que debiera ser contado entre los primeros navegantes de su tiempo y que en ninguna época había

existido piloto alguno que realizara un trabajo análogo de modo tan concienzudo.

Son asimismo dignos de ser nombrados los cosmógrafos Juan Sánchez de Vizcaya, que escribió interesantes descripciones de las costas del Brasil y del Río de la Plata, y Guido de Levazares, citado ya en la expedición de Legazpi, como igualmente Francisco Orduña Barriga, natural de Orduña; Martín Hurtado, de Arbieto; Juan de Elorriaga; Gregorio Vizcaino, de Portugalete, y Ortiz de Monasterio, de Gordejuela, que escribieron sobre construcciones navales; Sancho Archiniega, también de Portugalete, y Fray Martín de Múrua y Andrés de Guernica, naturales de Guernica, notables escritores marítimos, y D. Andrés de Guilléstegui, de Lequítio, inteligente marino y funcionario público, su hijo el distinguido almirante D. Juan Martínez de Guilléstegui, y otro almirante Guilléstegui (D. Rodrigo) que fué natural de Ondárroa.

*
**

El primer tercio del siglo XVII organizóse de nuevo la escuadra de Vizcaya, con la condición que impusieron y les fué admitida, de que la oficialidad, de almirante á alférez, fuese compuesta de vizcainos, ya que Vizcaya tenía sobradamente hombres de reconocida competencia en asuntos de mar. Habían fallecido, es verdad, Guilléstegui y Bertendona, pero existían el general portugalujo D. Martín de Vallecilla; el almirante Urrutia; D. Francisco de Olarte; D. Alonso de Múgica y Butron; D. Francisco de Vallecilla; D. Antonio de Arteaga; el almirante Ochoa Gómez de la Torre; D. Domingo de Licon y tantos otros esforzados navegantes aptos para continuar las glorias de los Artietas, Lazcano, Mendirichaga, Portuondo, Zurbarán, Recalde, Archiniega, Bertendona y demás del siglo anterior.

Trabajóse con arte y energía en la construcción de los galeones, y autorizó el Señorío á los diputados y á dos Procuradores de Bilbao y Durango para que, con anuencia de nuestro general Vallecilla, se procediese al nombramiento de los jefes y oficiales de esa escuadra, que, en parte, fué costeada por dicho general Vallecilla y por los capitanes D. Martín de Jauregui y Juan Martínez de Arteaga. Recayeron los nombramientos en el repetido D. Martín de Vallecilla, D. Alonso de Butron y D. Ochoa Gómez de la Torre para generales, designándose además ocho almirantes, cuarenta y

un capitanes de mar y guerra y los sub-oficiales necesarios, todos naturales de Vizcaya.

Salió esta nueva escuadra de Vizcaya, dice Labuyru, muy lucida y prósperamente, el 16 de Julio de 1619 por la tarde, franqueando la barra en presencia de multitud de gente tendida por ambas orillas y costas de Portugaleta y Santurce, Las Arenas y Guecho, y asistiendo también los Diputados generales del Señorío D. Martín de Aldape y D. Juan de Iburgüen; los Síndicos y los demás individuos que componen el Regimiento general de Vizcaya; el Ayuntamiento de Bilbao y muchos vecinos de distinción que dieron grandiosidad al acto.

El número de galeones que salieron por la barra de Portugaleta por aquellos años fué el de cuarenta, de porte entre trescientas y setecientas toneladas, y todos ellos construidos en los diversos astilleros de la ría, y de los cuales, dos ó tres en Portugaleta.

Por esa misma época florecieron también D. Miguel de Vidazabal y D. Domingo de Licona natural de Lequeitio, que tuvieron dignidad de almirante y el caballero arratiano D. Ortuño de Urizar que falleció en 1631 en Dunkerque en donde se hallaba como proveedor de la Armada. Pocos años más tarde, en 1630, murió gloriosamente al mando de la nave almiranta, en el combate contra la escuadra del holandés Hanspater (como segundo del general Oquendo) nuestro paisano Vallecilla quien, con su cuerpo acribillado como lo estaba su buque, prefirió morir en el mar á ser hecho prisionero.

1636.—Al declararse en este año la guerra contra Francia, ejerciase gran vigilancia en los puertos de nuestra costa, á prevención de cualquier sorpresa, “proveyéndolos de pólvora y cuerda.”

A fines de Mayo salió de Madrid para Vizcaya el almirante de Castilla, duque de Medina de Rioseco á revistar las fuerzas y fortificaciones, y según dice la historia, la Diputación general del Señorío dispuso *que se le diese guardia por esta vez*, pero “sin que el agasajo respetuoso imprima carácter de obligación para en adelante por no estar sujetos los vizcainos á tales guardias por sus libertades;” y en 27 de Julio llegó orden urgente del Rey Felipe IV para que los navíos aprestados fuesen, con los de Guipúzcoa, Cantabria y Portugal á reunirse con la escuadra de Nápoles en seguimiento de la Armada de Francia.

1650-1700.—En esta segunda mitad del siglo XVII en que los vizcainos navegaron y lucharon con el arrojo de siempre, distin-

guiéronse el orduñés D. Francisco Pimienta, que llegó á ser general de la Armada del Océano y recibió por sus proezas el título de marqués de Villarreal; el marqués D. Antonio de Beristain que fué almirante de la escuadra de Nápoles; otro marqués que se llamó don Juan Barroeta; los insignes hijos de Portugaleta don Andrés Coterelo y D. Cristóbal Mello, y con especialidad el renombrado hijo de Güeñes D. Mateo de Laya, que á fines del citado siglo, abordado por dos fragatas argelinas y en peligro de ver apresada su nave, prendió fuego á ésta y se arrojó al mar con la bandera.

1700-50.—Después de haberse enviado á Ceuta una Armada respetable para rechazar á los moros que asediaban la Plaza, construyéronse aún en la ría de Bilbao hasta ocho navíos y se dice que fué tanta la madera que hubo que arrastrar por aquellos años á los astilleros, que fué necesaria una recomposición general de los caminos para facilitar ese arrastre.

Verificóse por esa misma época un registro de los buques y hombres de mar de la matrícula de Bilbao, viéndose que contaba con veintinueve navíos, de los cuales diecisiete estaban mandados por capitanes de Santurce, seis de Portugaleta y los otros de Somorrostro, perteneciendo las tripulaciones á Algorta, Deusto, Portugaleta, Santurce, Ciérbana y Somorrostro, y figurando entre los capitanes, nombres de ascendientes de marinos contemporáneos de nuestros padres, como Musques, Balparda y otros.

Creóse también en el segundo tercio de ese siglo, la Escuela de Matemáticas aplicadas á la navegación, y después la Escuela de Náutica que regentó el capitán Archer, premiado con la graduación de capitán de fragata por su saber y celo en la enseñanza.

1750-1800.—Entraré en la segunda mitad del siglo XVIII, que fué bastante más movida que la primera, en incidentes marítimos, citando á dos hombres de ciencia; el teniente de fragata lequeitiano que publicó una “Instrucción exacta y útil de las derrotas y navegación que se ejecutan en todos tiempos en la América Septentrional de unos puertos á otros con las advertencias de sondas y notas para ponerlas en práctica”, y el ingeniero D. José de Crane que levantó un hermoso plano hidrográfico del Nervión.

Construyéronse por entonces en los arsenales del Estado los navíos “Hércules”, “Príncipe”, “Victorioso”, “San Pascual”, “San Lorenzo” y el “San Juan Nepomuceno”, llamado á adquirir alto renombre bajo el mando del inmortal Churruga; y para todos ellos

dió Vizcaya considerable contingente de marineros. Pero donde verdaderamente hizo uno de sus alardes de nobleza y generosidad, fué cuando la alianza ó *Pacto de familia* de Carlos III con su primo el Rey de Francia comprometió á España en 1762 en la guerra contra Inglaterra y Portugal, pues á pesar de la completa autonomía de que este país gozaba y demostrando prácticamente que tal autonomía no mengua en nada el amor á la Patria (y digámoslo bien alto para que se enteren los enemigos de nuestros Fueros), quiso dar prueba del „innato esfuerzo y lealtad inviolable con que el Señorío servía á S. M.“ y ordenó „que empuñasen las armas todos los vecinos y naturales capaces de ello desde los diez y ocho á sesenta años“, dándose el mando de todas las fuerzas de Vizcaya al bilbaino D. Manuel de Salcedo, capitán de dragones y jefe que había sido de la fortaleza de Buenos Aires.

Al hacerse entonces el recuento de hombres útiles para la Armada, que había en el Señorío, se contaron seiscientos sesenta y cuatro marineros y trescientos cincuenta y un grumetes, y pocos años después era tal el número de hombres que se empleaban entre los buques del Rey, paquebots de los reales correos y otras expediciones del comercio marítimo, que habiéndose pedido á Vizcaya doscientos sesenta y nueve hombres de mar, se vió en grandes dificultades la Junta de Guernica y sólo pudo reunir ciento treinta y tres hombres útiles, pues la salida de hombres había llegado al extremo de faltar gente para el cultivo de las tierras y tenían que dedicarse á la pesca los marineros ancianos.

En guerra siempre España con Inglaterra, unas veces por su alianza con Francia y otras por ser aquella su constante enemiga en el mar, trató Carlos III de reconquistar Menorca, y en 1781 preparó sigilosamente el plan y una armada que debiera caer de improviso y ocupar la isla. Pidiéronse hombres á Vizcaya para dos navíos que se armaron en Ferrol, y verificada la expedición en aquel verano, lograron los españoles efectuar un desembarco en el mes de Agosto, ocupando la isla y bloqueando el castillo de San Felipe en que se refugió la guarnición inglesa hasta que se rindió el 15 de Febrero, recobrando España su antigua posesión. Al ajustarse la paz en 1783, consolidó España la posesión de Menorca y de las dos Floridas, y consiguió la evacuación de Honduras y el reconocimiento de su soberanía en América, pero quedó intangible la cuestión de Gibraltar.

Hoy que tanto se debate la forma y cuantía con que el Gobierno debe proteger á la marina mercante y á las industrias relacionadas con ella, creo oportuno recordar, aunque tan de pasada como aquí es preciso, que ya por los años 1785 á 1790 en que tanto figuró en el Mediterráneo el bilbaino don José de Mazarredo, teniente general de la armada, despachóse cédula señalando „para fomento del comercio marítimo,“ trescientos reales de premio al año á los buques de cien hasta doscientas toneladas; seiscientos reales á los de doscientas á trescientas; novecientos reales á los que pasasen de trescientas y no llegasen á cuatrocientas, y mil y doscientos reales á los que pasasen de cuatrocientas toneladas. Y para estimular la construcción y aparejo de fragatas, bergantines y demás embarcaciones que llamamos *de cruz*—que son de manejo más fácil y más propias para largas navegaciones—sólo se daba la mitad de la subvención á los buques de velas latinas ó cangrejas.

Tres años más tarde de lo que queda relatado, temiéndose fundadamente un rompimiento con Francia, ofrecióse nuevamente la Diputación de Vizcaya á allanar dificultades en caso de que faltase gente voluntaria para tripular los buques que se armasen en corso y á suministrar cuantas armas y utensilios le permitiese su situación, y como consecuencia dirigióse á los pueblos excitándoles á la defensa de la Pátria, de la Religión y del Rey, hasta el derramamiento de sangre *con el valor y la lealtad de siempre*, dice la historia. En esa ocasión y antes que nadie en España, el Consulado y la villa de Bilbao ofrecieron, para los gastos extraordinarios que la situación demandaba, dos millones de reales que fueron aceptados, según carta que envió el ministro Gardoqui (también bilbaino) dando las gracias en nombre del Rey por donación tan valiosa.

Para ayudar á Vizcaya en su lucha á evitar la invasión de los franceses, envió el Gobierno en 1795 una escuadra ligera compuesta de cuatro navíos, seis fragatas, dos bergantines y una balandra, dando el mando de ella al brigadier D. José Lorenzo de Goicoechea. Esta escuadrilla solía tener su refugio en el fondeadero de Machichaco, entrando á veces en Bilbao á refrescar víveres; y para evitar alarmas por la confusión de las señales de los atalayeros, estudió y puso en planta dicho jefe Goicoechea, un plan muy sencillo con dos banderas y un gallardete de día, y dos faroles y dos fogatas por la noche.

Terminada la guerra con los franceses por el tratado de Basilea

en 1795, dedicóse el Señorío á restablecer su situación financiera, ganoso de entrar en un período de normalidad y de desarrollar las energías industriales del país, pero bien poco le duró esa quietud, pues aliadas nuevamente España y Francia y rotas las hostilidades contra Inglaterra, salieron de Vizcaya para Ferrol en Junio de 1799 quinientos hombres á tripular un navío de setenta y cuatro cañones, cuya oficialidad había de ser también vizcaina, y los señores diputados generales, animados, como siempre, de sentimientos de fidelidad al Gobierno constituido y de cariño para el general y publicista marítimo D. José de Mazarredo, que á la par que comandante general de la bahía de Cádiz y general en jefe de las escuadras española y francesa combinadas, era diputado general de la Diputación foral del Señorío, celebraron solemne función religiosa, pidiendo á Dios el triunfo de las armas españolas.

A las órdenes de Mazarredo y mandando un navío de línea, distinguióse por su valor y pericia el general D. José de Salcedo, nacido en Portugalete en 1754 y quien por las relevantes dotes que le adornaban, fué nombrado consejero del Almirantazgo en 1807.

*
**

Trafalgar.—En aquel pelear continuo, unas veces contra Francia, otras aliados con ésta contra Inglaterra, llegó el año 1805 que presencié el famoso combate naval conocido por el nombre de „Batalla de Trafalgar“ por haber ocurrido en las cercanías del cabo de ese nombre. En ese terrible combate en que sucumbió la marina de guerra española por la impericia ó terquedad del almirante Villeneuve que mandaba las escuadras combinadas, lucharon con denuedo y arrojo y murieron gloriosamente muchos españoles; y entre los Jefes que sucumbieron se contaron, además del guipuzcoano Churruga, digno siempre de ser nombrado en primer lugar, los vizcainos Alcedo, Castaños, Moyúa y otros cuya conducta y muerte de héroes, merece y merecerá siempre el recuerdo y veneración de todo hombre bien nacido.

En ese combate desempeñó parte importantísima como segundo Jefe de las fuerzas españolas, mandando el navío „Santa Ana,“ el general don Ignacio María de Alava y Navarrete, natural de Victoria.

*
**

Grandes acontecimientos que ni son de este momento ni yo podría relatarlos, ocurrieron en España y en las que fueron sus posesiones, en el lapso de tiempo transcurrido entre el combate de Trafalgar y la aparición de nuestra moderna escuadra en las costas sud-americana del Pacífico. Emancipados los antiguos virreynatos, y como si la Nación que les dió el sér y la civilización, no poseyese virtudes de que se vanaglorian aquellas mismas gentes de nuestra raza, revelaban hacia la madre Pátria una adversión injusta que fué sin duda causa primordial, ó factor cuando menos, de ciertos vejámenes y atropellos, y de que las largas negociaciones diplomáticas que se siguieron en busca de un arreglo honroso, no evitasen la declaración de guerra entre España y las repúblicas de Chile y Perú.

En esa campaña gloriosa en que los nuestros sostuvieron la guerra á miles de leguas de la Pátria, sobre costas en que hasta la última piedra les era enemiga; en que tuvieron que vivir de sus propios recursos; en que la alimentación tenía por base la carne salada; sin reposo; sin poder saltar á tierra en años enteros; no teniendo ni aun tabaco para fumar, según dice el ilustrado marino y publicista Novo y Colson, (1) y sin recibir cosa alguna de España en más de nueve meses, conquistaron, todos, generales, jefes y tripulantes, la admiración y simpatía de las marinas del mundo entero y la admiración y gratitud eterna de todos los españoles, inmortalizándose Mendez Nuñez al cumplir con obras lo que había dicho á España y á los almirantes extranjeros.

No me es posible citar los nombres de todos los vizcainos que formaban en la tripulación de aquellos buques, pero haré mención de los que resultaron heridos en el bombardeo del Callao, que son: el oficial don Pedro de Basterreche; el práctico de la „Numancia“ don Antonio de Mendieta, á quien hemos conocido de ayudante de marina en la sección del Desierto de la ría de Bilbao, y el timonel de la fragata „Almansa“ Alejandro Llanos, de Portugalete.

Aún recuerdo la sencilla y solemne ceremonia con que, un domingo, después de Misa mayor, el alcalde de Portugalete impuso á Llanos, al regresar herido y cojo de la campaña, ante los prácticos, marineros y otros vecinos del pueblo, la cruz pensionada con que

(1) «Historia de la guerra de España en el Pacífico», por don P. Novo y Colson.

el Gobierno premió su heroica conducta en aquellas apartadas longitudes.

*
*

He pasado por alto la guerra de Africa de 1859-1860 porque fué pequeña la parte que en ella tomó nuestra escuadra; pero ya que el tema me lo permite, se me ha de dispensar la satisfacción de cerrar este relato con los nombres de dos veteranos de nuestra profesión, dos marinos mercantes con justicia renombrados; don José Antonio de Arano y Alegria, de Ibarrañuelua y don Juan Mignel de Garteiz, de Elanchove. Estos dos marinos vizcainos que, según mis noticias, fueron los primeros capitanes españoles de buques de vapor, mandaban por aquel tiempo, respectivamente, los vapores „Rita“ de la matrícula de Bilbao y „Tajo“ de la de Barcelona. No he hallado sus nombres en los autores que he tenido á mi alcance, pero es tradición —y tradición histórica— entre marinos y antiguos navieros de Bilbao, que tales capitanes, con arrojo solo comparable á su patriotismo, cuando el furioso viento de Levante levantaba la *trapisanda* y encrespadas olas que se producen al choque de las mares con las corrientes del Estrecho, haciendo el paso verdaderamente temerario, se ofrecieron á las autoridades militares de Málaga, á salir, como salieron, de aquel puerto, envueltos en el horroroso temporal, por llevar vituallas, medicinas y consuelo á los veinte mil hombres que, incomunicados hacia algunos días con España, atascados en un lodazal en su marcha sobre Tetuan y sin más abrigo que el de sus mojadas mantas, veían horrorizados, consumirse los víveres, los medicamentos y el tabaco, sin columbrar el fin del viento y la lluvia que les azotaba, y limitaba el horizonte por donde debía aparecer su salvación.

Al capitán Arano le fué otorgado el grado de Alférez de fragata, y más tarde, en repetidas instancias, ofrecióle el Gobierno cargos oficiales que nunca aceptó. Fué valiente y patriota, y engarzó esas virtudes en las de la modestia y el desinterés.

Consideraciones.—Las expediciones marítimas reseñadas á la ligera, como conviene al objeto y á mi escaso lastre de erudición, tuvieron—aparte otros—el mérito, altamente especial, de haberse verificado con embarcaciones que apenas serian hoy aceptadas para el pequeño cabotaje; pues las de los siglos XIV, XV y XVI fluctuaban entre cien y trescientas toneladas de desplaza-

miento, con calados de ocho á nueve piés. Tenian además esos buques el inconveniente de sus aparejos de velas guairas ó latinas, mucho más difíciles de manejar que las de los buques modernos, y hasta carecían de corredera que indicase el andar de la nave.

Por lo curioso y rudimentario, anotaré que para conocer la marcha del buque de una manera aproximada, se valian de astillas que arrojaban por la proa á alguna distancia del barco, y cuando las astillas se emparejaban con la proa, principiaba á andar el navegante por la cubierta de su buque, llevando la astilla de través hasta llegar á popa, y hacía luego la siguiente regla de tres: „si yo he andado *tantas* brazas (el largo del buque) en *tantos* minutos, en una hora navegaré *tanto*.“ Y así por ese estilo se continuó hasta que en el siglo XVII, el motricotarra don Antonio de Gaztañeta, inventó la corredera de barquilla que hemos conocido y que sin haber caído en completo desuso, fué á su vez reemplazada por la llamada de *patente* ó automática, provista de una hélice y de contador que en cualquier momento nos dice las millas navegadas en el tiempo en que la corredera ha estado funcionando.

Tampoco poseían aquellos antepasados, los magníficos cronómetros ni los octantes, sextantes y demás instrumentos de reflexión conocidos más tarde; sino que observaban la altura del sol y de la estrella polar, con cuadrantes, astrolabios y ballestillas de difícil manejo y relativa exactitud; no existía verdadero conocimiento de la variación de la brújula ni había compases ni tablas azimutales como en el día, sino que sirviéndose de la aparente fijeza de esa estrella Polar, que parece puso Dios en el cielo como guía eterno del marino en el hemisrio del Norte, la marcaban por el medio que fué bautizado con el nombre de *bendiciones del Piloto*, que consiste en poner la vista en la estrella y con la mano de canto, trazar en el aire, desde la estrella, un círculo vertical hasta caer sobre el rumbo correspondiente en el compás.

Este método, rudimentario y todo, lo emplean también los modernos náuticos en los vapores y buques de hierro, como fácil procedimiento de comprobación que tiene el oficial de guardia para asegurarse á menudo de que la aguja no ha sufrido variación sensible de la que hubiera calculado.

No tenian tampoco los primeros navegantes que en esta conferencia hemos citado, cartas ó planos que les señalasen con aproximada exactitud la situación y arrumbamientos de las costas y sus

peligros, ni existían esos faros que hacen la recalada y navegación de noche casi más fácil que de día, cuando el tiempo está claro; siendo, por tanto, forzoso sacar la conclusión de que los hombres que verificaron aquellas expediciones con tal deficiencia de recursos y de conocimientos teóricos, debían poseer condiciones especiales de arrojo y de maestría y tener sus corazones henchidos de patriotismo y fé, pues solo con esas virtudes y un ánimo templado y ávido de descubrimientos y aventuras pudieran realizarse tales epopeyas.

* *

Mas si los navegantes de pasados tiempos son dignos del tributo de toda nuestra admiración, veneración y respeto, no creemos justo finalizar esta modesta labor sin dedicar un recuerdo á los marinos de los modernos y recientes tiempos, que, si se aprovechan de los prodigiosos adelantos del último siglo, se ven también obligados á realizar empresas y navegaciones rapidísimas y temerarias, para satisfacer las exigencias de la guerra y el comercio modernos que pide y tiene medios de comprobar las acciones y el empleo del tiempo, minuto por minuto; y que si para estas empresas tienen alma templada y conocimientos teóricos, no les falta tampoco ni el amor á la patria ni, en general, la fé de sus antepasados, como lo prueban cuando el caso se presenta. En cuanto á la Patria se refiere no existen, es verdad, para el marino, las penalidades, que la mente no puede concebir, inherentes á la clase de embarcaciones y al continuo navegar y batallar de aquellos tiempos; pero cabe el martirio horrendo de obedecer á gobernantes ineptos é imprevisores que le obliguen á tripular cascotes viejos, con los que se vaya al fondo, abrazado á la bandera, en el recodo de una bahía; ó á servir de blanco á poderosa escuadra enemiga que, con poco riesgo, destroze cascos hermosos, — pocos en número y casi indefensos — dando muerte horrible á marineros bravos y disciplinados y á oficiales y jefes pundonorosos que por su ciencia y su corazón, serían, sin duda, merecedores de mejor vida y de más gloriosa muerte.

Y en lo que concierne á la Fé, aunque ha desaparecido la parte de carácter religioso de las antiguas empresas, consérvanse ciertas prácticas que demuestran que el marino, sin ser mojigato, es, en general, buen creyente; así vemos que, aunque no se cante, como

en otros tiempos, la *Salve acostumbrada* ante la efigie de la *Maris Stella*; ni salten los marineros de sus catres entonando al alba aquello de

„Bendita sea la luz

y la santa Veracruz...“;

ni las velas ostenten piadosas inscripciones como la que en la nao „Victoria“ de Sebastián de Elcano decía, debajo de la Cruz, que „esta es la vera figura de nuestra buena ventura“, subsisten muchas prácticas basadas en el sentimiento religioso. No se reza ostensiblemente, sino que cada cual lo hace ó no lo hace, conforme á su conciencia; pero existe todavía la práctica de largar la escota de foque en las viradas por avante, al grito de „allá va con Dios“, evocando ese santo nombre en maniobra que es, á veces, de decisiva importancia; como la de llamar á las guardias á la voz de „santas y buenas noches“ ó „santos y buenos días nos dé Dios“; como la del „Dios nos dé un feliz viaje“, del final de la hoja del Diario; como la de *embicar* ó cruzar las vergas desamantilladas y arriar las banderas á media asta en señal de luto en Viernes Santo, y empavesar y repicar campanas el Sábado de Gloria; y subsiste, por fin, la fé ardiente con que el marino, en los trances de verdadero peligro, invoca siempre, ante su tripulación, la ayuda de Dios; no por apocamiento ni cobardía, que no siente nunca en su puesto el verdadero hombre de mar, sino porque en el mar, ya se presente éste terroso y azul por todo el círculo de su inmensidad, ya nos azote terrible y embravecido anegándonos la cubierta ó arrojándonos hacia los escollos, se vé siempre á Dios en su infinita grandeza.

* *

Comercio marítimo. — Aunque un poco tarde, observo que resulta excesivamente larga esta peroración, pero, sin embargo, quisiera, antes de concluir, dejar indicado que los vizcainos, si valientes y arriesgados en la guerra marítima, no han reconocido superiores en materia de comercio. Hay quien cree que el renombre del comercio marítimo de Bilbao data, como suele decirse, de ayer por la mañana y que es debido únicamente á las *veneras* de hierro de los *altos montes de Triano*. Es indiscutible que las fabulosas riquezas con que los vizcainos han asombrado á España en estos últimos treinta años, se deben primordialmente al mineral exportado; pero también es indudable que sin la actividad, energía y es-

píritu comercial de la raza vascongada, esas minas, como otras que poseen en diferentes comarcas del resto de España, hubiesen pasado, por poco dinero, al dominio de los extranjeros, que cayeron como una nube, pero que se encontraron con gente muy distinta á la que se habían imaginado.

Además, basta hojear las Ordenanzas del antiguo Consulado de Bilbao, aprobadas por el Rey Felipe V en 1737, para convencerse de la importancia del comercio de esa villa en los pasados siglos, pues comerciantes que supieron y estimaron necesario redactar aquel Código, admirado y aun adoptado en parte por varias de las principales potencias marítimas del mundo, debían hacer grandes transacciones, y así lo indican las famosas expediciones de lanas y otros géneros que sostenían con lejanos puertos.

Industria marítima de bastante importancia entre nuestros antepasados, fué la de la pesca y curación del bacalao que trata de hacerse revivir ampliada con los adelantos modernos y que probablemente se conseguirá por las personas inteligentes y de empuje que de ello se ocupan, esperando vencer el obstáculo puesto por el Gobierno. Duédeles, sin duda, á nuestros ministros de Hacienda privarse de los ocho ó diez millones de pesetas que sonantes y tangibles entran en nuestras Aduanas por derechos de importación del bacalao de Noruega y de Francia, como si tal ingreso pudiera ponerse en parangón con la riqueza que reportaría la implantación de aquella industria pesquera. De los cálculos hechos por las personas que entienden de ese negocio se deduce que, para pescar las cuarenta mil toneladas de bacalao que anualmente entran en España, se necesitarían unas setecientas goletas de ciento veinte toneladas, tripuladas por veinte hombres cada una, es decir, que los treinta ó treinta y cinco millones de pesetas que hoy pagamos al extranjero por ese bacalao, se distribuirían entre la multitud de personas y familias que se ocuparían en la pesca, salazón, etc., y formaríamos, al mismo tiempo, un excelente plantel de marineros para los servicios de nuestras marinas.

* *

La marina mercante de Vizcaya ocupa desde hace muchísimos años el primero ó segundo puesto en España, pues no tiene más rival que la de la industriosa provincia de Barcelona. La decadencia de la marina de vela ha llegado en Bilbao á la casi desaparición de la de

su matrícula que apenas cuenta con un ejemplar vistoso de su antigua flota velera, pero recordamos, como recordarán mis contemporáneos, aquellos domingos de Liverpool en que mirábamos, con entusiasmo de patria y juventud, las banderas españolas y matriculas de Bilbao que flameaban entre el bosque de mástiles de los buques amarrados en George's y Princess' Docks, en tal número, que hacían respetable el nombre de España entre cuantas gentes vivían ó tenían conexión con el comercio marítimo.

Recordemos, también de corrida, que fueron vizcainos los primeros vapores mercantes españoles que pasaron el canal de Suez; que las fragatas y barcas vizcainas llevaban de tiempo en tiempo la bandera española al norte de China, al Japón y á otras costas en que apenas era conocida, y que era vizcaina ó mandada por capitanes y oficiales de Vizcaya, la numerosa flota de embarcaciones de matrícula peninsular ó filipina que recorría las islas y ensenadas del archipiélago, coadyuvando con sus servicios al buen nombre de España en tan apartados mares.

La marina de vapor, que es la que sostiene el rango de la matrícula de Bilbao, representa casi una mitad del tonelaje español que, no obstante haber perdido un puesto, ocupa el séptimo lugar entre los del mundo, confiándose en que al realizarse las promesas y proyectos de protección, que parece van por buen camino, renacerá el movimiento de avance y veremos la bandera de la patria y los colores de nuestras matriculas en las popas y palos mayores de nuevos vapores y de esos que, obligados por la competencia ó lucha comercial, se han acogido á la bandera uruguaya.

Espíritus superficiales han aparentado escandalizarse porque se ize en buques de propiedad española, bandera que no es la nuestra, sin tener en cuenta que no es nuevo en las marinas de otras naciones el cambiar de pabellón cuando de ello se obtienen determinadas ventajas, sin que los patriotas pongan el grito en el cielo. Dícese que „el comercio no tiene entrañas“ y que cuando ve negocio lo mismo trata con moros que con judíos, pero no es este el caso; los navieros vizcainos, como los de otras matriculas de España, saben que su propiedad, que su buque, al mismo tiempo que cumple el deber de negocio, es por su movilidad y por la bandera que ostenta, una colonia flotante que abre mercados, conforta á los compatriotas residentes en lejanos países y facilita las transacciones del comercio nacional. Por esa razón, son raros los casos

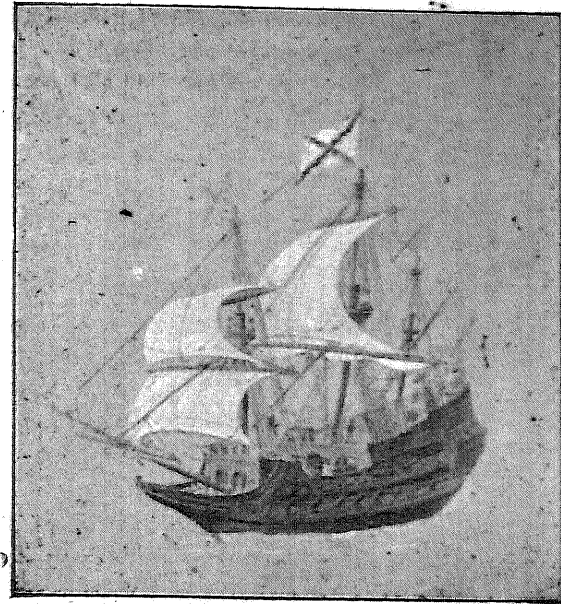
de buques nuestros en bandera extranjera, y los pocos que existen desaparecerán en cuanto los prohombres de la patria cumplan su deber, empleando bien el tiempo y votando la Ley de protección á la marina y otras reformas necesarias para que ésta tenga algo de lo mucho que conceden á las suyas, las principales naciones marítimas.

Resurge también en Vizcaya la industria de construcciones navales, pues aunque apenas queda rastro de los antiguos astilleros que lanzaban fragatas, barcas y bergantines de uno y otro lado de la ría, y aunque están por el momento, casi inactivos, los magníficos Astilleros del Nervión, constrúyese actualmente en los diques de la sociedad Euskalduna, un hermoso vapor de cerca de dos mil toneladas de carga y está en proyecto ó en vías de ejecución, la construcción de otro semejante, para la casa Sota y Aznar de Bilbao.

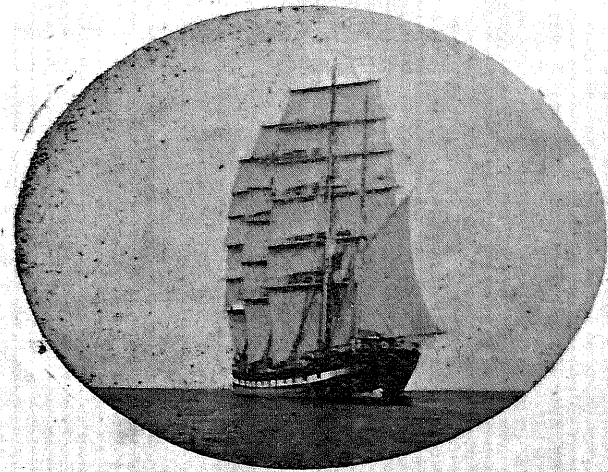
Esa importante casa naviera, tiene también sobre los mares la hermosísima fragata de cuatro palos y casco de acero „Ama Begoñakoa“, de reciente construcción, dedicada á largas navegaciones, como escuela práctica de aspirantes á pilotos y capitanes que repasan la teoría y se perfeccionan en la parte marinera, hasta convertirse en plantel de brillantes oficiales para la marina mercante.

Trabajando todos; suprimiendo gabelas y engranajes de expedientes que matan en flor iniciativas útiles; respetando la descentralización á quien sabe usar de ella; y aprovechando el tiempo, cada cual dentro de sus aptitudes y de sus deberes, veremos regenerarse la Patria, como hemos visto consolidarse y prosperar otras naciones que, divididas en pequeños estados aún no hace muchos años, son hoy potencias de primer orden, merced al patriotismo de sus hijos; pero no al patriotismo retórico ni del hombre satisfecho en su quietud ó en el goce de prematura jubilación, sino al verdadero patriotismo de los que trabajan; de los que arriesgan su capital dando bienestar positivo á los pueblos y recursos al Erario; al patriotismo que exige de los ciudadanos, abnegación, desinterés, y transigencia ó compás de espera en las aspiraciones políticas ante la grande idea de la Pátria.

Pues con la Pátria en la mente y en el corazón, los oficiales y tripulantes de nuestra marina comercial, y los de nuestra marina de guerra—fuerte como debe ser para ser respetada—sólo anhelan verse atendidos como los de otras marinas, para que en sus viajes al otro lado de los mares, les sea más fácil y fructifera su misión



GALEÓN DEL SIGLO XVI



„AMA BEGOÑAKOA“,
FRAGATA DE 4 PALOS—SIGLO XX

de paz y amistad y de reanudar más y más los lazos de raza, costumbres y lenguaje con los intereses de un comercio activo en el cambio mútuo de productos del suelo y de la industria.

He dicho.
