

La "Comuneros" cruza el Océano

Escribe: ALBERTO MONTEZUMA HURTADO

Hablando de los recursos naturales de la antigua Provincia Gigante del Paraguay y concretamente de sus bosques, decía el renombrado escritor Efraím Cardozo: "Opulenta variedad de árboles con maderas aptas para toda clase de construcciones escondía el bosque en su intrincado seno; algunas de cerne duro como el hierro, otras blandas, plásticas y olorosas; no pocas flexibles e incorruptibles, y en general, todas resistentes y apropiadas para la vivienda, para el mobiliario, para combustible, para la industria naval y para otros innumerables usos humanos. Los ríos y la abundancia de semejante materia prima, impulsaron el desarrollo de la navegación que ya en el siglo XVI se vio servida por naos y bergantines de construcción vernácula, no idénticos, pero casi todos sobre el modelo de las carabelas traídas a la Provincia por los Adelantados y sus expediciones. Según don Rafael Eladio Velásquez, las primeras naves salidas de astilleros fluviales, "obra de maestros de ribera españoles y de auxiliares guaraníes" no fueron destinados al comercio, sino al transporte de grupos conquistadores, por lo cual se asimilaban a buques de guerra.

La verdad es que a la medida de los descubrimientos y la conquista, de los grandes ríos de la Provincia Gigante surgió la necesidad de una industria naval que sin duda vino a ser la primera del Nuevo Continente. Y en razón de su lejano y callado surgimiento, en el año remoto de 1545 no pudo ser noticia velozmente transmitida a todos los rincones del mundo, que un barco de tres mástiles y tres velas latinas, íntegramente construido en tierras que no tenían cien años de conquistadas, afrontara el misterio y las tormentas del Océano Atlántico y al

cabo de largos meses de travesía recalara en un puerto español. Es de suponer que tampoco las comunidades humanas se enteraron de inmediato del arribo de don Cristóbal Colón a las Indias Occidentales en 1492; de una de dichas Indias, que fuera la mayor Provincia del Sur, partiría medio siglo después del descubrimiento, el navío criollo a que la presente nota se refiere. Bien es cierto que todo en el terreno desarrollo ha sido cuestión de relatividad. Hoy vuela el hombre que antaño caminaba y lo que antes se difundía por el correo de las brujas y por las gracias del viento, se conoce en los extremos universales minutos después de haber ocurrido. Quien no crea en los imposibles no comete disparate alguno al imaginar que en el año dos mil la información pueda anticiparse al suceso que la origina, no a la manera de una profecía sino de un presentimiento.

Se ignora si la carabela del relato fue construída en los astilleros rudimentarios de la población paraguaya de Villeta o en el propio puerto fluvial de Asunción. En todo caso, sus materiales salieron de los bosques del Paraguay; probablemente el casco y la arboladura fueron de lapacho, árbol de la perennidad; los cabos de lianas selváticas, el calafateo se hizo con resinas de igual origen y la mano de obra fue totalmente guaraní. En cuanto a las maderas, el capitán de fragata Juan Francisco de Aguirre citó en su Diario "los Tagivos, el laurel negro, el yvy-raró, el tataré y el cedro para las obras muertas, y el peterevy para la arboladura y vergas, pues da palos de 30 varas, aunque sin la elasticidad del pino... del timbó se fabrican las mejores canoas, así por su capacidad que las ha habido de 500 arrobas de carga y hay de 300, como por no ser palo muy sólido". Los famosos guaraníes estaban dotados para las artes; fueron pintores excelentes, arquitectos, músicos; de su habilidad para la talla en madera todavía dan fe las imágenes que adornan recintos sagrados y salones particulares. Construían, además, recias embarcaciones para sus ríos, de manera que no les sería demasiado extraño dar figura, dimensiones y navegabilidad a un barco destinado al océano.

Lista para iniciar el viaje que le estaba reservado y en medio de música y festejo, la carabela fue bautizada en armonía con los sentimientos de la época; la llamaron "Comuneros" en homenaje a los insurrectos del 25 de abril de 1544 que desconocieron la autoridad real del Adelantado don Alvar Núñez

Cabeza de Vaca, de quien se dijo en el libro "Comuneros del Paraguay": Nació en Jerez de la Frontera, hizo campañas en Italia y en la propia España cuando la sublevación de las Comunidades y se desempeñó después como Alguacil Mayor y Tesorero de Pánfilo de Narváez, salvándose milagrosamente de ahogarse con él en las costas del Golfo de México. A raíz del naufragio, comenzaron para él ocho años anecdóticos de vida incoherente y aventurera... en oficio de mediquillo y santiaguador, viviendo mayormente de la candorosidad de las gentes y adquiriendo de carambola variados conocimientos y vasta experiencia del mundo nuevo, en todas las escalas de su prolongada errancia. Y he aquí que vuelto a España, quiere la suerte que alguien invierta catorce mil ducados en armar su emigración al río de La Plata, a tiempo que le asegura el respaldo del Consejo de Indias para su Adelantazgo. Y así, fue la suerte quien le concedió el desquite de su larga atorrancia y mísero vagabundeo.

El Adelantado era hombre intolerante; cubrió de rígidas ordenanzas la incipiente nación de los emigrados conquistadores y de los indios conquistados y acabó hundiéndose en el abuso y la antipatía. Intentó reglamentar la poligamia a que tan pronto y tan gustosamente se acostumbraron los extranjeros, y limitar la propiedad, al mismo tiempo que sometía a los indígenas a disminuciones y arbitrariedades, como a casta decididamente inferior. En la fecha mencionada y al grito de Libertad, Libertad, se alzaron los unos y los otros, amarraron al señor Cabeza de Vaca y amparándose en una Cédula Real (!) de 1537, eligieron popular y directamente un Gobernador que fue don Domingo Martínez de Irala, de mucha fama posterior en la historia colonial paraguaya.

Encadenado y en sombrío calabozo, el señor Cabeza de Vaca pasó varios meses hasta el día en que la flamante nave "Comuneros" completó su tripulación, capitaneada por un lobo de mar portugués, de nombre Gonzalo de Acosta, y sus preparativos en materia de hierbas nutrientes y demás bastimentos imprescindibles para un atrevido viaje oceánico, poniéndose en condiciones de hender las aguas del río Paraguay y luego las del mar, con la proa hacia España. Su preciosa carga humana iba en una celdilla de tragaluz y reja con dos candados, y estaba compuesta nada menos que del Adelantado don Alvar Núñez

Cabeza de Vaca, depuesto y desposeído de sus títulos y petulancia y bastante abrumado por el irrespeto, los grillos y las cadenas. Don Alvar se ingenió para encargarse del gobierno a su lugarteniente don Juan de Salazar de Espinosa que en vano trató de hacer valer su investidura y poderes, pues también lo ataron con sogas ruines los amotinados y en otra creación de la industria naval criolla, en este caso un pequeño bergantín, rival del viento, lo enviaron en alcance de la "Comuneros", para que en similares circunstancias de apresamiento e indignidad hiciera compañía al desventurado señor Cabeza de Vaca.

Con gritos y exclamaciones de "adiós, tirano", numerosos indígenas y colonos despidieron a la carabela que salió airosa y arrogantemente río Paraguay abajo para un trayecto de poco menos de un mes antes del cambio de aguas y de horizontes. El zarpe tuvo lugar el domingo 8 de marzo de 1545. Con don Alvar Núñez iba el cronista y escribano Pero Hernández, a quien se debe la reseña del viaje, y gozaron de camarote los oficiales reales Alonso de Cabrera y Garcí Venegas, además de otro escribano, Martín de Orúe, comisionados para presentar en la Corte los cargos contra el Adelantado. El mar recibió a la "Comuneros" con una dramática demostración de mal humor: olas de ocho metros, borrasca silbante y enloquecedora, a la que se unía un endiablado traquetear de las cuadernas de la quilla y de los puentes, y un convulsionarse terrorífico de toda la embarcación, atacada de un mal semejante al de San Vito. El miedo acometió a los oficiales reales que "interpretaron la tempestad como una manifestación de disgusto del Señor por la conducta comunera con el Adelantado y para aplacarlo decidieron abrir la bartolina del preso y dejarlo con Salazar y Pero Hernández en relativa libertad a bordo".

El doctor Julio César Chaves se refiere a tan brava situación de la siguiente manera: "La última escena del gobierno de Alvar Núñez se desarrolló muy lejos del Paraguay, en alta mar. Navegaba el barco la costa brasilera cuando le tomó una tormenta que duró cuatro días; llenóse el bergantín de agua y se perdió todo el alimento. Los oficiales creyeron que era justicia que Dios hacía y decidieron liberar al preso. "Ví a Garcí Venegas —comenta el capitán Salazar— bajar y hablar a Alonso Cabrera y los dos abrieron el candado de la camarica donde el dicho gobernador venía preso en el navío y ví que le estaban

hablando y pidiendo perdón y le quitaron los grillos..." Según el relato de Alvar Núñez, Cabrera le limó los grillos y Garcí Venegas le besó los pies diciendo que confesaban que "Dios les había dado aquellos cuatro días de tormenta por los agravios e injusticias que le habían hecho"... y acabando de soltarlo cesó el agua y el viento... También se les quitaron los grillos y se puso en libertad a Salazar y Pero Hernández. Todos juntos, custodios y prisioneros, convivieron, según cuenta Salazar, "amigos y confederados", hasta la Isla Tercera donde se reinició la querrela".

Concluye el doctor Rafael Eladio Velásquez: "Bien construída, de condiciones marineras, pese a un horrendo temporal que la sorprendió en el golfo de Santa Catalina y que relata Pero Hernández, la 'Comuneros' condujo sano y salvo a su pasaje y tripulación hasta las costas de España, que nunca antes vieran una embarcación botada en el Nuevo Mundo".

Lo que en España les ocurriera a los pasajeros y a los oficiales y escribanos no es tema de la presente crónica que únicamente se propuso recordar cómo una frágil carabela, construída por aborígenes en tierras apenas iniciadas en las costumbres y transformaciones de la Conquista, y que para colmo de orgullo y desafío se llamaba "Comuneros", cruzó valientemente en el año desdibujado de 1545 los más peligrosos mares del mundo.