

# LOS HIELOS DE TERRANOVA

EDWARD ROSSET

LOS HIELOS  
DE TERRANOVA

Balleneros vascos



Consulte nuestra página web: [www.edhasa.es](http://www.edhasa.es)  
En ella encontrará el catálogo completo de Edhasa comentado.

Diseño de la sobrecubierta: Salva Ardid Asociados

Imagen de la cubierta: Ballena, c. 1880. © Álbum Archivo Fotográfico

Primera edición: octubre de 2016

© Eduard Rosset, 2016  
© de la presente edición: Edhasa, 2016  
Avda. Diagonal, 519-521  
08029 Barcelona  
Tel. 93 494 97 20  
España  
E-mail: [info@edhasa.es](mailto:info@edhasa.es)

Quedan rigurosamente prohibidas, sin la autorización escrita de los titulares del *Copyright*, bajo la sanción establecida en las leyes, la reproducción parcial o total de esta obra por cualquier medio o procedimiento, comprendidos la reprografía y el tratamiento informático, y la distribución de ejemplares de ella mediante alquiler o préstamo público.

Diríjase a CEDRO (Centro Español de Derechos Reprográficos, [www.cedro.org](http://www.cedro.org)) si necesita fotocopiar o escanear algún fragmento de esta obra o entre en la web [www.conlicencia.com](http://www.conlicencia.com).

ISBN: 978-84-350-6305-0

Impreso en Huertas

Depósito legal: B. 16701-2016

Impreso en España

## Prólogo

Edward Rosset se embarca esta vez a bordo de la nao ballenera *San Andrés*, y con los ojos de su protagonista, Juan Martínez de Aro, nos da a conocer un mundo hasta hoy desconocido para el gran público: la odisea de los balleneros vascos en las frías aguas de Terranova y Labrador en los siglos xv y xvi.

Una historia que cuenta el episodio más trágico de aquella gesta que duró más dos siglos: la invernada del año 1576.

Un invierno adelantado que deja encerrados en la bahía de Red Bay (Butus) a casi una decena de barcos, y que se salda con un número indeterminado de muertos, aunque posiblemente alcanzara la cifra de quinientos.

Una sociedad tan religiosa como la vasca honró con solemnes oficios funerarios a los desaparecidos, pero tardó mucho en recuperarse del golpe recibido. La Iglesia, que cobraba diezmos de las capturas obtenidas, no volvería a ver con buenos ojos esta empresa. Demasiadas viudas, demasiados huérfanos.

Una historia que su narrador nos explica con soltura, salpicándola de anécdotas y reseñas históricas propias

de quien conoce la historia, la tierra vasca donde ha vivido y el mar, que durante tanto tiempo ha sido su medio de subsistencia.

Sería difícil encontrar a alguien con la experiencia en novela histórica de Edward, quien es además oñatiarra de nacimiento y marino de profesión, para encomendarle este trabajo. Cuando yo se lo sugerí, lo aceptó sin dudarlo y se puso de inmediato a escribir los primeros folios. Creo que él pensó, igual que yo, que teníamos una deuda con nuestros antepasados, y no sólo como marinos, sino también como descendientes de ellos que somos.

Para mí ha sido un placer y un orgullo acompañarlo en este camino, porque otras de las virtudes del autor son su amabilidad y sencillez, virtudes que sólo acompañan a los grandes.

Así pues, amigo lector, prepárate para viajar en las incomodidades de una nao ballenera a las frías aguas de las llamadas provincias de Las Tierras Nuevas, y a aceptar el desafío de los peligros de la caza de la ballena franca, o ballena de los vascos. El viaje no será cómodo, pero conocerás el mundo en el que se sumergían cada año los balleneros vascos de ambas fronteras, unidos por el mismo idioma y la misma empresa.

Lo único que pudo echarlos de allí fue el agotamiento por sobreexplotación del caladero y la falta de protección de la Armada Española ante los ataques de corsarios ingleses y franceses. Se habían cazado cerca de veinte mil ballenas.

Sabino Laucirica  
Capitán de la Marina Mercante  
e investigador histórico

## Agradecimientos

En primer lugar, quiero mostrar mi agradecimiento al capitán de navío Sabino Laucirica, gran investigador, dedicado hoy en día por entero a averiguar lo que pasó en Terranova en aquel fatídico invierno de 1576. Él fue quien me animó a escribir sobre los pescadores vascos del siglo XVI, al tiempo que me facilitaba una gran información de la vida a bordo de aquellos hombres, tanto de su rutina diaria, pescando bacalao, como arriesgando sus vidas cazando ballenas.

Sin Sabino me habría sido imposible acometer la gran empresa en que se ha convertido la narración de esta «epopeya de los vascos», que tuvieron como parangón a hombres como Juan Sebastián Elcano, el primero en circunvalar el globo terráqueo. Andrés de Urdaneta, quien descubrió el «tornaviaje» –es decir, la posibilidad de volver de Filipinas a México–; Miguel de Legazpi, conquistador de Filipinas, y tantos otros que jalonaron las páginas de la historia con apellidos de nuestra tierra.

Me gustaría agradecer también la ayuda de Ramón Martín Suquía, técnico de los Archivos Históricos de Protocolos de Guipúzcoa/Oñati, de quien ha partido mucha

información sobre el tema del flete de los barcos y las obligaciones a que se comprometía cada parte.

Asimismo, también me siento en deuda, y muy especialmente, con Miguel de la Cuadra Salcedo, quien una vez más me demostró sus amplísimos conocimientos sobre el tema, y en particular sobre todo el siglo XVI y sus «conquistadores» y navegantes, tanto vascos como de todo el ámbito español.

Edward Rosset

## El flete

Transcripción del documento de alquiler de un buque de pesca en el país vasco. Es un documento muy atípico en la actualidad; sin embargo, arroja mucha luz sobre cómo funcionaban las cosas en el siglo XVI: cómo se fletaba un barco, número de tripulantes mínimo que el armador exigía al fletador, el destino del buque, los pertrechos, los pagos y responsabilidades de las partes, la cuantía del alquiler, incluyendo el pago por incumplimiento de una de las partes...

Podemos ver cómo el armador entrega el barco «estanco de quilla, cubierta y costados», lo que significa que una vez descargado de toda su pesquería se ha sometido a una limpieza total del casco, a la sustitución del maderamen dañado y al calafateado que asegure la estanqueidad del casco y las cubiertas.

El armador deberá proporcionar el barco «bien pertrechado y aparejado para un viaje semejante». En el aparejado debe incluir, además, cuatro anclas con sus cables y un calabrote (una pieza mezcla de cable y estacha de cáñamo de gran grosor, que proporciona la fuerza del cable y la elasticidad de una estacha).



Además, proporcionará tres chalupas perfectamente pertrechadas y armamento, lo que deja claro que los balleneros llevaban armas para defenderse. Generalmente, este pequeño arsenal constaba de cuatro pasamuros (cañones de pequeño calibre que disparaban munición de libra y media) y seis versos (cañón de la familia de las culebrillas, calibre sesenta), todo ello con su pólvora, mecha, taco, etcétera. También había otras armas, como picas, fusiles de hasta tres metros de largo y medias picas, además de las hachas, sables y trabucos que llevaban los propios pescadores.

Asimismo, el armador proporcionaba los clavos, brea y estopa necesarios para la reparación de desperfectos en el maderamen del barco. Además, había un número mínimo de tripulantes que debía contratar el fletador, que ascendía a sesenta y seis marinos.

El fletador proporcionará también las provisiones necesarias para el viaje, además de pertrechos como madera, lona para reparar las velas, cabos, hilo, arpones, sangraderas, etcétera.

La sal para salar el bacalao se recogía en el puerto francés de La Rochelle a final de febrero, y solía rondar las veinte toneladas.

La penalización por incumplimiento de alguna parte del contrato la decidía un juez en el puerto de llegada. El regreso y la descarga se llevaban a cabo en los puertos más importantes de la costa, como Bilbao, Motrico, Zarauz y otros, con todas las pesquerías de seco, pasta y saín. Esto nos habla del carácter mixto de aquellas pesquerías que salían a la pesca del bacalao hacia Placentia, y terminaban matando una docena de ballenas para aprovechar su grasa en la época de su migración.

## El pago

La cuarta parte de toda la pesquería era para el armador, después de que el fletador pagara a su tripulación con las tres cuartas partes restantes. Entre la tripulación había especializaciones: maestro, contra maestro, carpinteros y calafates, trinchadores, despenseros, cocineros, barbero-currandero, marineros, mozos y grumetes. Todos procedían de los pueblos costeros, y partían de sus casas a sus barcos a finales de enero para incorporarse a sus funciones. Llevaban consigo un saco de lona y un baúl con sus herramientas particulares.

Unos dos mil marineros vascos se embarcaban anualmente en una treintena de barcos para ir a Terranova.

Dedico este libro a Sabino Laucirica,  
sin cuya colaboración me habría  
sido imposible escribirlo.

Edward Rosset

Es muy posible que nuestros abuelos llegasen al Nuevo Continente mucho antes que Colón, y sin embargo es probable que ni ellos mismos tuvieran conocimiento de lo que aquello significaba. De hecho, los pescadores guardaban a buen recaudo los mapas marinos, y no compartían sus hallazgos ni manejaban cartas oficiales. Sólo usaban sus propias cartas marinas en donde anotaban y bautizaban caladeros, golfos, cabos y sondas... Me imagino que, cuando nuestro mar se quedó pequeño, nuestros «viejos» emprenderían nuevas rutas cada vez más lejanas. Encontrarían primeramente Islandia, y después, navegando hacia el oeste, descubrieron Labrador, Groenlandia y la costa norte del Nuevo Continente. Sin embargo, jamás dirían de dónde provenían sus capturas, y tampoco dónde secaban y salaban el bacalao.

Nuestro pueblo es pequeño y pacífico, no somos conquistadores y el saín o aceite de ballena es el tesoro más grande que poseemos. Nuestros antepasados no podían dejar que nos lo robaran. Muchos pensaban que valía más que el oro del Perú.

El autor

## Capítulo 1

Las cuatro embarcaciones avanzaban raudas por encima de las olas, emparejadas dos de ellas hasta la última pulgada de sus largas esloras. Los asientos de las chalupas estaban ocupados por ocho remeros de fuerte complexión, con músculos endurecidos por el diario bogar en aguas bravas.

A oídos de los tripulantes llegaban claramente los gritos de ánimo de sus convecinos, que se habían convertido en un clamor. Pocos vecinos habían dejado de aprovechar la ocasión de apostar un puñado de maravedíes por los suyos. De hecho, para las carreras de chalupas las apuestas estaban emparejadas uno a uno, mientras que en los envites por los arponeros los de Motrico llevaban ligera ventaja. No en vano los de este último municipio tenían fama legendaria de traer de Terranova el mayor número de barriles de saín de toda la flota vasca.

La confrontación entre dos de los pueblos líderes en la caza de la ballena llevaba muchos años teniendo lugar el primer domingo de la primavera, en plenos preparativos para la siguiente marea en Terranova.

Al principio, todo había comenzado con una discusión en la taberna del pueblo sobre qué tripulación era la

más fuerte y tenía los mejores remeros. De ahí a cruzarse apuestas sólo había habido un paso. Por su parte, los arponeros se habían inventado su propio juego, que consistía en lanzar seis arpones a una pequeña ballena de paja sujeta al mástil de un viejo bote. Sencillamente, el que más se acercaba al corazón del animal ganaba un premio en metálico de mil maravedíes, el sueldo de un mes.

Los «juegos de mar», como les llamaban, no habían tardado en unirse a los clásicos juegos vascos, como la siega de hierba por *segalaríes*, el corte de troncos por *aitzcolaríes*, o el arrastre de piedras por parejas de bueyes, juegos todos ellos que marcaban el comienzo de los preparativos para la «marea» de Terranova.

\* \* \*

Juan Martínez de Aro oteó el horizonte por enésima vez. Todo estaba dispuesto para la partida. Como capitán y fletador de la nao *San Andrés*, aquél era para Martínez de Aro el momento más importante del año. De su cuidadosa preparación dependía el éxito de la marea y el que los hombres que participaban en ella volvieran a sus casas sanos y salvos, con lo necesario para vivir ellos y sus familias holgadamente todo el año.

El puerto de Motrico se hallaba invadido por una muchedumbre abigarrada. No sólo estaban los marineros que partían con la marea, sino también los vecinos de los pueblos de la costa, además de los que habían acudido de las ciudades importantes para despedir a quienes se embarcaban en busca del bacalao y la grasa de la ballena o saín.

Todo era algarabía de voces, gritos y colores. Los fletores y los capitanes dirigían el embarque de los hombres y se aseguraban de que nada faltaba a bordo. Los veteranos mostraban sus galones con fanfarronería, mientras que los bisoños se pavoneaban con la ilusión en los ojos al tomar parte por primera vez en una gran empresa de ese calibre. Carpinteros y herreros daban los últimos toques a las cinco embarcaciones reunidas en el puerto guipuzcoano, al tiempo que sirvientes y criados apilaban en las bordas cestos de fruta y verdura, último regalo de vecinos y amigos.

Los marinos rebosaban entusiasmo. No en vano pronto regresarían todos con su parte de saín, el «oro del norte», como llamaban a la grasa de la ballena.

El capitán Martínez se sentía responsable de la tripulación. En la marea de aquel año, 1576, llevaba en el barco a sesenta y seis hombres, incluyendo a tres grumetes de entre 12 y 13 años, uno de ellos Tomás, su propio hijo, que iba a hacer el viaje por primera vez. Elvira, su madre, no había conseguido posponer la incorporación de su vástago, porque el chico había insistido tanto en ir que había sido incapaz de negarse.

—¡Madre, ya soy un hombre! —había sido el argumento básico que había empleado para romper la resistencia de la mujer, y ella había tenido que aceptar a regañadientes que tenía razón, y ocultar sus lágrimas tras los ennegrecidos pucheros de la cocina o en el suave cabello de su única hija, Juana.

La «marea de Terranova», como la llamaban, era muy arriesgada, y el capitán Martínez de Aro se sentía culpable cuando alguno de sus hombres se quedaba para siempre

en las frías aguas de Groenlandia debido a la imprudencia o a un imprevisible accidente.

–Todo listo, Juan –la voz que llegaba a sus oídos era la del contraamaestre, Alberto de Juanes.

Martínez se volvió hacia su segundo. Delante de él tenía a un hombre corpulento de barba cana y nariz generosa, como correspondía a una indudable ascendencia vasca. El escaso pelo en la coronilla de su cabeza contrastaba con el grosor de sus cejas y el espesor de su barba.

–Todo el mundo está a bordo, listos para largar amarres e izar velas.

Juan Martínez asintió lentamente.

–¡Ocúpate de los chavales! –Por supuesto, se refería a los tres grumetes, que deambulaban por cubierta sin tener todavía un trabajo fijo que realizar, y del pastor vasco que seguía mansamente a uno de ellos, como si el perro también estuviera esperando que le dieran una tarea.

El contraamaestre hizo una mueca que se asemejó a una media sonrisa. Sabía la preocupación que suponía para Juan el asegurarse de que nada les ocurría a los grumetes que sus madres habían puesto bajo su custodia. Él se había comprometido con ellas a devolverles a sus hijos sanos y salvos, y lo haría por encima de todo.

–Les he indicado cuáles son sus coyotes, y me he asegurado de que dejan sus baúles bien sujetos en la bodega.

Juan asintió. Todos los tripulantes dormían en las hamacas de lona llamadas «coyotes», ubicadas en los sollados de popa y el entrepuente. El *San Andrés*, como todos los barcos que iban a Terranova, tenía tres bodegas: la más baja, llamada «plan de bodegas», la «cubierta principal» o «de entrepuente», «a cubierto», y la «bodega de intemperie»,



además de la del castillo de proa y la toldilla de popa. La primera era ancha, de modo que podía acoger, bien colocados, mil barriles de saín, un entrepuente cubierto para trabajar y alojarse, y, en la parte superior, una cubierta de intemperie.

—¿Te has asegurado de que tenemos dos aparatos de cada cosa?

Alberto de Juanes gruñó algo que se podía tomar por una afirmación. Los «aparatos» a los que se refería Martínez eran, en realidad, los instrumentos de navegación.

—¡Por Júpiter que sí! —dijo—, dos astrolabios, dos brújulas, dos relojes de arena, dos tablas y dos correderas.

—Bien —asintió Juan.

En ese momento, se acercó a ellos un hombre de reducida estatura pero de constitución maciza. Vestía una chaqueta de piel de oveja vuelta, como adelantándose al frío que les esperaba en el norte.

—¿Qué rumbo, capitán?

El piloto había hecho el mismo viaje con Juan una docena de veces, y se sabía el rumbo de memoria. No obstante, era su obligación preguntar a su capitán antes de trazar el recorrido en el mapa.

—Iremos a La Rochelle primero, a cargar la sal —respondió Martínez—. Luego seguiremos los pasos de John Caboto, subiendo el paralelo 60° para aprovechar los vientos del nordeste de principios de verano. Usaremos el mapa de su hijo Sebastián, e iniciaremos la ruta navegando con el viento por la amura de estribor, siguiendo el paralelo 48°. Si todo va bien, el viaje durará dos meses.

Curiosamente, en el mapa que Sebastián Caboto había dibujado en 1544, llamaba a Terranova «Terra de Ba-

callaos», y la había situado en la misma latitud que Bristol, puerto de salida de su padre.

–Parece que la gente ha comenzado a despedirse –comentó el contramaestre cuando el lacónico piloto se hubo retirado a sus quehaceres–. ¿Lo has hecho tú ya con los tuyos?

Juan asintió lentamente, pensando en las lágrimas de las mujeres que dejaba atrás, solas con los abuelos en el caserío ancestral de su familia.

–Me temo que sí –gruñó–, no le ha sido fácil a mi mujer despedirse de nuestro hijo...

–Ésa es la ventaja que tiene un soltero como yo –dijo Alberto–. Sólo tengo que despedirme de mi anciana madre.

Juan apretó los labios tratando de mostrar fortaleza. No era bueno dejar ver la mínima debilidad ante sus hombres.

–¿Has revisado el armamento? –preguntó bruscamente. El contramaestre asintió.

–Las tres chalupas están en perfecto estado y bien pertrechadas; y lo mismo digo de los cuatro pasamuros y los seis versos. Todos tienen su mecha, tacos y munición. Hay también picas, hachas, sables y trabucos.

–¿Y qué hay de la brea?

–Tenemos la necesaria, junto con estopa, clavos y lona para cualquier reparación de emergencia.

Los dos hombres guardaron silencio mientras en sus mentes repasaban lo que echarían de menos cuando estuvieran a cientos de millas de sus casas.

De pronto, se oyó un cañonazo, y una pequeña columna de humo se elevó desde el embarcadero del puerto.

–¡Cuerpo de Dios que son las doce! –exclamó Juan Martínez–, la hora del Ángelus.

\* \* \*

Las voces de los hombres que partían se mezclaron con las de los que se quedaban en el rezo entrañable y fervoroso de los marineros. En él pedían a la Virgen un pronto y feliz regreso de los primeros.

*Ángelus Dómini nuntiavit Mariae  
et concépit de Spíritu Sancto  
Ave María, mater Dei...*

*Ecce ancilla Dómini  
fiat mihi secúndum verbum tuum  
Ave María...*

El final del Ángelus se vio acompañado por un largo silencio que fue roto por el disparo de otro cañonazo. En esta ocasión, de uno de los barcos que partían. Como si aquello fuera una señal, la muchedumbre irrumpió en un griterío ensordecedor. Inmediatamente después, un segundo barco siguió al primero, y luego otro, y otro... Cuando el *San Andrés* cruzó la barra del puerto, Juan Martínez sintió un vacío en el estómago. Había llevado a cabo veinte viajes como aquél y todos habían sido diferentes. ¿Qué le depararía éste? Volvió a mirar hacia el embarcadero, y le pareció ver a su mujer agitando la mano entre la muchedumbre. ¿Volvería a verla?

\* \* \*

El trato que Juan Martínez daba a su hijo en nada se diferenciaba del que prodigaba a los demás grumetes. Tanto

era así que no fue hasta que estuvieron cerca de La Rochelle que Juan charló con su hijo por primera vez. El chico estaba junto al timonel, y mostró orgulloso a su padre cuál era el trabajo que le habían asignado.

–Tengo que cuidar del reloj de arena –dijo mostrando el instrumento que medía el tiempo junto a la brújula–, le doy la vuelta cada media hora, y cada vez que lo hago tengo que recitar la coplilla...

Buena es la que va,  
mejor es la que viene,  
una es pasada y en dos muele,  
más molerá si Dios quisiere.  
Cuenta y pasa, que buen viaje faza.

–...Ya me lo sé de memoria. Otras veces tengo que pasear por la cubierta principal recitando esta otra coplilla:

Al cuarto, al cuarto, señores marineros de buena  
parte.  
Al cuarto, al cuarto, en buena hora  
de la guardia del buen piloto, que ya es hora, leva,  
leva, leva.

–Es un trabajo muy importante el que hacéis los grumetes –dijo Juan sonriendo– ¿Y qué me dices de la oración del amanecer?

–Ah sí, también me la sé...

Bendita sea la luz y la Santa Veracruz  
y el Señor de la Verdad y la Santa Trinidad;

bendita sea el alma, y el Señor que me la manda,  
bendito sea el día y el Señor que me lo envía.

Juan asintió, satisfecho. Además de estas coplillas, los grumetes hacían de acólitos en las misas que celebraba el sacerdote, siempre que hubiera uno a bordo... También servían la comida al capitán, al contramaestre y al piloto en el camarote del primero, cuando no ayudaban al cocinero pelando patatas y limpiando verdura.

–¿Qué tal el turno de noche? –preguntó Juan–. Oí que llamabas al vigía un par de veces.

El joven asintió con entusiasmo.

–Hay que llamarle cada hora para que no se duerma: «¡Ah, de popa, alerta, buena guardia!»». A lo que ellos responden: «¡Buena guardia!»», para demostrar que no están dormidos.

Juan sonrió al ver el celo que ponía el joven. Iba a ser, sin duda, un buen marino.

–El viaje será largo y duro –dijo–, y quiero que aproveches el tiempo. Te enseñaré a usar los diferentes instrumentos para medir la posición y todo lo necesario para que un día seas un buen capitán de tu propio barco.

Los ojos del grumete brillaron en la penumbra del anochecer.

–¿Cuándo empezamos, *aitá*?

–Cuando salgamos de La Rochelle. Te explicaré cómo se usa el astrolabio y me ayudarás a sostenerlo y a tomar anotaciones en el mapa.

–¡Estupendo! –exclamó el chico, excitado.

–Ahora te contaré un poco nuestra historia, la historia del pueblo vasco, y en especial la de los *arantzales*.

–El *aitona* me ha contado historias de ballenas, pero tú nunca lo has hecho.

–¡Por los clavos de Cristo, pues ya va siendo hora de que lo haga! –exclamó Juan, sentándose en un baúl en la popa–. La caza de la ballena se remonta en el Golfo de Vizcaya a principios del siglo IX, cuando empezó a aparecer la *eubalena* de lomo gris y de unas quince toneladas. Su presencia era divisada por los atalayeros situados en promontorios cercanos a los pueblos, que mediante campanas o cuernos daban la señal de avistamiento. Los *arrantzales* salían rápidamente en chalupas de seis remeros y un arponero. Iban pertrechados con arpones, jabalinas, sangradesras, estachas y hasta botas de clavos. La caza era colectiva, y la primera embarcación en arponear se llevaba la mayor proporción de la captura, reservándose una parte para el atalayero, otra para la cofradía y otra para la iglesia.

»Por desgracia, a principios de este siglo, coincidiendo con el descubrimiento del Nuevo Mundo, la ballena ha desaparecido de nuestras costas. Afortunadamente, como si la providencia quisiera compensarnos, los pescadores que faenaban en las costas cercanas a Irlanda siguieron la ruta del bacalao hacia el oeste, y se encontraron en una verdadera tierra de promisión. En las frías aguas de Terranova empezaron a pescar tanto el bacalao como a cazar ballenas, todo ello en abundancia.

»Claro está que, para esta nueva empresa, se necesitan barcos de mayor porte, naos y galeones de más de cien toneladas y tripuladas por un mínimo de sesenta hombres. Esto, por supuesto, requiere un gran desembolso en la compra y aparejamiento de los barcos, además de un esfuerzo humano que proporcionamos nosotros, los vascos.

»Esta empresa reúne actualmente una treintena de barcos y unos dos mil quinientos tripulantes. Como cosa anecdótica, te diré que la empresa, pese a darse en una tierra profundamente religiosa, no cuenta con el apoyo de la Iglesia, que no ve con buenos ojos esta aventura comercial. Sin embargo, en su favor podemos decir que hemos creado una verdadera infraestructura de astilleros, suministradores y exportadores de saín, aunque haya sido a costa de muchas vidas humanas y de la deforestación de nuestros bosques.

–¿Quién fue Juan Caboto? –preguntó Tomás de repente–, le he oído mencionar en varias ocasiones.

Su padre asintió con satisfacción.

–Juan Caboto era un marino genovés. Igual que Colón. Llevó a cabo varias expediciones para Enrique VII, rey de Inglaterra. Como Colón ya había descubierto tierra en el centro de aquel nuevo mundo, Caboto pensó que él podría encontrarla en el norte. Así fue cómo llegó a la isla de Terranova en 1497. Curiosamente, allí se encontró con barcos vascos. Cuando les preguntó por el nombre de aquellas tierras, le contestaron que era «La terra de Bacallaos». Más tarde fue conocida como Terranova o Labrador.

–¿Y el mapa del que tanto se habla? ¿Lo dibujó él?

–No, fue su hijo Sebastián, años más tarde: en 1544.

–¿Y es ese el que usaremos para ir a los caladeros?

–Por supuesto.

–¡Qué ganas tengo de ver una ballena de cerca! ¿Podré ir en la chalupa que las cace?

Juan sacudió la cabeza, divertido. Pero al mismo tiempo era una idea que lo inquietaba.

–Tal vez cuando seas un poco mayor... Es un trabajo sumamente peligroso, una ballena puede matar de un coletazo a toda la tripulación de una chalupa.

–A mí no, yo esquivaría el golpe...

–¡Claro!

–¡Cuéntame, *aitá!* ¿Has arponeado alguna vez una ballena?

–En dos ocasiones, pero, por las babas de Judas, te lo repito, es algo muy peligroso.

–¿Cómo ocurrió?, cuéntame.

–No hay mucho que contar... Ocurrió en casa, las dos veces, cuando todavía había ballenas en nuestras costas. Yo era muy joven, recién casado con tu madre. Cuando oí la campana indicando que se había avistado una ballena, corrí al puerto y salté a la primera chalupa que estaba a punto de salir. No sé cómo, me encontré con un arpón en la mano, y al llegar a la altura del animal se lo lancé sin dudarle un instante. Luego cogí otro y también se lo arrojé. Llegó otra chalupa y también lanzaron sus arpones. El animal pronto se vio rodeado por media docena de embarcaciones, sangrando por múltiples heridas. No tardó en morir desangrado, y entonces lo arrastramos a tierra entre todos y en el mismo muelle lo despiezamos, cocimos la grasa y repartimos su carne entre todo el pueblo. Lo aprovechamos todo de esos animales: las barbas para corsés, las costillas para muebles, la grasa o saín para el aceite de alumbrado...

–¿Y el bacalao cómo se pesca? –preguntó el joven Tomás, lleno de curiosidad.

–No tardarás en verlo –respondió Juan–. Habrás observado que hay en las bodegas una especie de barricas de poco más de un metro de altura.



–Sí, ¿para qué son?

–Esas barricas se fijan en la parte exterior del casco, y en ellas se meten los pescadores con ropa de abrigo y varias líneas de anzuelos, además de un bichero para izar el bacalao a bordo. Aunque debo decir que este método está siendo sustituido en muchos barcos por otro más rentable y menos peligroso. Con una chalupa se colocan líneas de palangres de doscientos metros de longitud alrededor del barco, con una boya al final de la línea. Los palangres se recogen cada cierto tiempo, y los marineros descabezan el bacalao en cubierta antes de abrirlo y salarlo.

–¿Y se trae hasta Motrico?

–No, no. Nosotros lo descargaremos en Pasajes, otros lo llevan a Bilbao.

El joven se quedó pensativo unos instantes y por fin preguntó:

–Pero..., por lo que me has contado, los vascos llevamos siglos pescando en Terranova...

–Podría decirse que, desde el siglo IX, los vascos ejercemos el predominio ballenero en esas aguas.

–¿Y Terranova no está en el Nuevo Mundo descubierta por Colón?

–Claro.

–Entonces Colón no fue el primer hombre en descubrir lo que el *aitona* llama América...

–Bueno, si lo miras desde ese punto de vista..., ¡tienes razón! Nunca me lo había planteado así.

Tomás exhibió una sonrisa triunfal.

–¡Entonces los vascos fuimos los descubridores de América! –Exclamó–. ¡Somos los mejores!

–Si tú lo dices... Aunque, pensándolo bien, tienes razón. Es muy posible que nuestros abuelos llegasen al Nuevo Mundo mucho antes que Colón, y que ni se dieran cuenta de lo que aquello significaba. De hecho, los pescadores guardamos con mucho celo nuestras cartas náuticas, y no compartimos nuestros hallazgos ni manejamos cartas oficiales. Sólo usamos nuestros propios mapas, en los que anotamos y bautizamos caladeros, golfos, cabos y sondas... Imagino que, cuando nuestro mar se nos quedó pequeño, nuestros «viejos» emprenderían nuevas rutas cada vez más lejanas. Primero encontraron Islandia y después, navegando hacia el oeste, descubrieron Labrador, Groenlandia y gran parte de la costa norte del Nuevo Continente. Sin embargo, nunca dirían de dónde provenían sus capturas, ni dónde secaban y salaban el bacalao... De hecho, es algo muy lógico. Nuestro pueblo es pequeño y pacífico, no somos conquistadores y el saín o aceite de ballena es el tesoro máspreciado que poseemos. Nuestros antepasados no podían dejar que nos lo robaran. Muchos creen que vale más que el oro del Perú\*.

\* El predominio ballenero vasco comenzó en el siglo IX y terminó novecientos años más tarde. El saín se llegó a cotizar a cinco mil maravedíes el barril (unos cinco mil euros actuales).