

LA HISTORIA DE LA MARIGALANTE

Por: Luz María GUZMÁN FERNÁNDEZ.

Para muchos buceadores que han llegado a las costas de Puerto Vallarta y se han sumergido en tan inmensa bahía de Banderas, no ha pasado desapercibida la vista de un navío español antiguo que surca de tarde en tarde estas aguas.

Pero ¿que tanto saben de la historia de esta preciosa “nao”? Es que ¿acaso fue concebida como un barco “pirata” que sirviera para pasear a los turistas? ¿Qué nos contaría el mascarón de proa con tan preciosa sirena?

La próxima vez que vayan por aquellas tierras jaliscienses si se deciden a platicar con ella, esta será, seguramente la historia que les contará:

Ella, la sirena fue idea original del escultor Juan Carlos Canfield y desarrollada por las manos de otro gran escultor mexicano que se llamó Enrique Jolly; y es precisamente esta sirena, quien nos cuenta la historia de esta embarcación concebida para una función totalmente diferente a la que ahora la ocupa y es por ello su amarga tristeza.

Nos platica que allá por el año de 1978, el marino español Vital Alzar terminó un periplo más, en el que llevó tres frágiles galeones desde el puerto de Tampico hasta Santander (en otra ocasión nos hemos de referir a esta aventura) y recién terminado este viaje ya se gestaba otro más en su mente aventurera.

La idea en ese momento fue continuar “**TRAS LA ESTELA DE LOS GRANDES NAVEGANTES**” y construir una nave que no sólo fuera de mayor tamaño, sino bella, poderosa, que se deslizara con suavidad sobre las olas del mar, y que fuera la réplica exacta de la nave capitana de Cristóbal Colón, la **Santa María**, que usaría el primer nombre que habría de tener esa nao y por lo tanto el proyecto ahora se llamaría **MARIGALANTE**. Esta habría de ser una nave museo en la que se pudieran hacer algunos estudios oceanográficos, que recorriera los diferentes mares llevando un mensaje de paz, que se estudiara la supervivencia del hombre en la mar, entre otras actividades.

Antes de continuar he de decirles que la nave original, que acompañó a Colón en 1492, era propiedad del maestro y cartógrafo español Juan de la Cosa y que fue escogida por Colón como su nave almirante por ser la embarcación de mayor tamaño. Se dice que tenía 36 metros de eslora y contaba con castillos en la proa y en la popa. Llevaba velas cuadradas en los dos mástiles de adelante, la mesana y el mástil mayor, y una vela triangular atrás, en el palo de mesana. Una pequeña vela rectangular en el bauprés, completaba en la proa un aparejo cuya primera característica era la fuerza.

Mas que una carabela, “**La Gallega**” que era el nombre que tenía cuando Juan de la Cosa era su dueño, era una nave denominada “nao” y que difería de las carabelas en el tamaño. Es decir, es más grande y permitía tener un espacio mayor para almacenaje de diversos productos. Cuando Juan de la Cosa acepta que “**La Gallega**” forme parte de la expedición que emprendería Colón hacia nuevas tierras, éste la nombra “La María Galante” o Marigalante que finalmente termina llamándose “**Santa María**”

ESPACIO PROFUNDO

Esta nave que llegó a América el 12 de octubre de 1492, capitaneada por el mismísimo Colón terminó trágicamente hundida en la isla de Santo Domingo tras haber chocado contra los corales el 25 de diciembre de ese mismo año. Colón habría de regresar en las otras dos naves: *La Pinta* y *La Niña* que eran escasamente de la mitad de tamaño que La Marigalante.

Ahora bien, continuando con el relato de la sirena sabemos que tras culminar exitosamente el viaje en galeones en sentido inverso, es decir desde México (Tampico) hasta (Santander) España acompañado de 16 hombres, el capitán Vital Alsar Ramírez empieza a vislumbrar la idea de construir una nave que fuera la réplica exacta de la “nave almirante” de Colón y poder construir una nao de nueva cuenta, para con ella recorrer el océano Atlántico y posteriormente los diversos océanos llevando un mensaje de paz.

Es así como nace el proyecto “ **Mar, Hombre y Paz**” que habría de trabajar por poner a flote esta majestuosa nave.

Sin embargo son años difíciles, los apoyos económicos que en el pasado se obtenían de manera sencilla cada vez se vuelven más difíciles de conseguir. Mucho es el trabajo que está atrás de esta gran empresa: viajes, conferencias, presentaciones que, en el caso de México, promocionaba ampliamente, el Instituto de Oceanografía, A.C., entrevistas con diversas personalidades, búsqueda de patrocinadores, etc. Inclusive, el expresidente López Portillo fue quien dio un gran apoyo a Vital Alsar y sus proyectos.

Allá por el año de 1982 se inicia la construcción de este navío en el puerto de Alvarado Veracruz, y en ese momento se pensaba que sería la primera de tres naves que habrían de construirse para cruzar, las tres juntas, el Océano Atlántico en conmemoración de “V Centenario del Descubrimiento de América” en el año de 1992. Los planes indicaban que en 1985 se construiría *La Pinta* y en 1987 *La Niña*.

Unos meses más tarde se presenta la grave devaluación que habría de enfrentar todo el pueblo mexicano y la construcción de **La Marigalante** se detiene y permanece parada por meses que al correr del tiempo se convierten en años. Por lo mismo quedan suspendidos todos los planes de las tres naves y poco a poco las cuadernas y casco de La Marigalante queda abandonado en los astilleros alvaradeños.

Fueron numerosos los intentos que se hacían en aquellos años 1983, 1985, para poner a flote tan fantástico proyecto; éramos muchos los que soñábamos con ver **a La Marigalante** navegando, surcando los mares y llevando ese mensaje de paz que todos compartíamos con el Capitán Vital Alsar. Sin embargo el costo de tan formidable viaje era muy alto y pocos los recursos con los que se contaba.

Fue en el año 1986 cuando por fin se tiene el dinero suficiente para reconstruir, recuperar lo que se había construido y de iniciar de nueva vuelta la construcción de esta nao.

En los astilleros de Alvarado, Veracruz, se dan cita el constructor, el carpintero de rivera Oscar Camarero, el capitán Vital Alsar y numerosos jóvenes quienes pretenden ser parte de la tripulación y así, se inicia allá por los meses de julio y agosto de 1986 tan majestuosa reconstrucción.

ESPACIO PROFUNDO

Las medidas finales serían 36 metros de eslora (largo), 11 metros de manga (ancho) y un peso aproximado de 420 toneladas. Tendría tres mástiles y una combinación de 11 velas cuadradas y triangulares. Las maderas utilizadas fueron *guayacán, palo blanco, cuero, sachil, mangle, cedro, caoba, primavera* entre otras. Todas esas maderas fueron sacadas de las faldas de la sierra de Los Tuxtlas, en el sur del estado de Veracruz.

La construcción se llevó “a ojo” pues a pesar de buscar por numerosos museos y referencias en diversas partes del mundo, pocos eran los relatos confiables pero Oscar Camarero pudo interpretar los bocetos y finalmente construir esta maravillosa nave, casi siguiendo las crónicas de los escritores de la época.

Para mediados del año de 1987 se encuentra casi terminada y solamente esperan que pase la temporada de “nortes”, tan frecuentes en el Golfo de México, para iniciar su recorrido de “regreso” hacia la madre patria. El sueño de Vital, era regresar **La Marigalante** a España pues la nave original, nunca volvió ya que como lo anotamos anteriormente se hundió en la Isla de Santo Domingo.

El 27 de septiembre de 1987 finalmente **La Marigalante** fue botada en el puerto de Alvarado y navegó hacia Veracruz donde habría de dársele el último adiós antes de zarpar rumbo a España.

Se dice que tuvo un costo de dos millones de dólares y que se utilizaron 28 maderas diferentes en toda su construcción.

Así se iniciaban los viajes que tantas personas, involucradas con el proyecto, habíamos soñado. Fueron cientos, si no es que miles de jóvenes que se habían involucrado con tan precioso sueño, con tan fabuloso proyecto que llevaba como bandera principal, un lienzo blanco en señal de la paz que divulgaba. Decíamos en aquella época, emulando a Pío Baroja “llevamos el Angel de la Guarda en la lona de nuestras velas”

Soñábamos junto al Capitán Vital Alsar en repetir los viajes de los fantásticos marinos de la época de los grandes descubrimientos, navegar y flotar sobre las olas para vivir estupendas travesías marinas, reviviendo a Colón, Magallanes, Orellana, Vasco de Gama, etc.

De alguna manera, hombres y mujeres ansiaban poder estar aunque fuera en la mente de aquellos afortunados tripulantes que se embarcaban para hacer el primer recorrido de muchos, que se planeaba hacer por los extensos océanos y mares de la Tierra.

La Marigalante contaba con un majestuoso comedor en el “Salón Quijote” que además de ser el sitio de reunión de toda la tripulación, era el lugar donde se exponían numerosas obras de arte desde aquellas del maestro Salvador Dalí, hasta las de escultores mexicanos de gran renombre como Canfield, Jolly, Díaz, entre otros.

Se decía que **La Marigalante** llevaría por todos los puertos que tocara conciertos, exposiciones, y eventos que fomentaran el gusto y amor por la mar. Sería un museo flotante pues además tendría intercambios culturales de gran valía.

En esa fecha memorable partió **La Marigalante** con 17 tripulantes de diversas nacionalidades (11 mexicanos), y de muy variadas profesiones; pero todos ellos enamorados de un proyecto en el que habían participado con gran empeño.

ESPACIO PROFUNDO

Conforme fueron pasando los años, los viajes de La Marigalante se fueron extendiendo por otros mares y además en sus funciones. Originalmente solamente se alistaban hombres pues a decir de Vital Alzar, a las “mujeres las llevaban en la mente y el corazón” pero ante la presión de los patrocinadores se vio en la necesidad de aceptar tripulantes mujeres y así, en 1988 se embarcaron por primera vez, en una expedición del capitán Vital Alzar, dos mujeres japonesas. A pesar de la objeción inicial de Vital Alzar, la asociación japonesa que apoyaba el segundo viaje en importancia de **La Marigalante**, y ante la aportación de medio millón de dólares se integraron dos chicas niponas.

En aquel momento, en una conferencia de prensa el capitán Vital Alzar, aseveró que aunque en el pasado se había negado rotundamente a llevar mujeres, se había dado cuenta de que las mujeres podían hacer las mismas tareas a bordo que los hombres y que el no veía hombres y mujeres sino seres humanos a bordo. La explicación a que fueran niponas y no latinas (pues había varias solicitudes de mujeres, especialmente mexicanas) fue que no hubo tiempo de una selección concienzuda.

En ese, su segundo viaje, **La Marigalante** celebraba el Centenario de las Relaciones Comerciales entre México y Japón y zarpó del puerto de Acapulco el 2 de mayo de 1988 con 17 tripulantes, 10 de ellos mexicanos.

En esta ocasión **La Marigalante** habría de repetir el viaje de Miguel López de Legazpi y Andrés de Urdaneta que salieron en el año de 1563 de tierras mexicanas hacia el Japón y Filipinas.

Fueron pasando los años y el costo de manejar y hacer navegar a **La Marigalante** se hicieron incosteables y cada vez más escasos los patrocinadores.

En un principio, en 1982, cuando era solamente una idea, cientos, miles de personas empujaban las velas con sueños, se aliaban a los proyectos del Capitán Vital Alzar, navegaban tras su estela, persiguiendo las aventuras que él personificaba y sin el menor recelo buscaban que **La Marigalante** a costa de todo llevara el mensaje de paz que se reflejaba en su pabellón.

Actualmente navega en la Bahía de Banderas, saliendo todas las noches de Puerto Vallarta y haciendo un “Viaje de Piratas” y divirtiendo a turistas que lejanos están de aquellos sueños de paz y gloria que tenía La Marigalante.

Por eso, joven viajero, si ves sollozar a la sirena que está de mascarón de proa podrás entender su tristeza pues le habían prometido un futuro glorioso y recorridos fantásticos en pos de los grandes navegantes del mundo.