

El Golden Hind de Francis Drake en un buque maquetas por cerámica. Mide 28 cm de altura, 58 cm de largo, desplazando 100 toneladas y llevaba una tripulación de 150 hombres.

ARTE MÉDICO

Golden Hind



Álvaro Restrepo Cuartas

El Golden Hind de Francis Drake era un buque marinerero por excelencia. Medía 27.5 m de eslora, 5.8 m de manga, desplazaba 100 toneladas y llevaba una tripulación de 80 hombres.

Sin embargo, el nombre de esta nave perfecta de 100 toneladas no fue siempre *Golden Hind*. Llevó el nombre del *Pelican* desde su construcción en 1576 hasta el día 20 de agosto de 1578, cuando Francis Drake la rebautizó ceremoniosamente con el nombre de *Golden Hind* en honor de su amigo y patrono Christopher Hatton, en cuyo escudo de armas figuraba una cierva dorada (golden hind). Este solemne rebautizo sucedió después de sortear con éxito los fríos y lluviosos laberintos de canales e islas que se abren en el extremo austral de América del Sur, cuando le daba la vuelta al mundo en su histórico periplo que zarpó del puerto de Plymouth con una flotilla de 5 buques, espléndidamente equipada, en 1577.

Drake se rodeó de lujos para su expedición al Pacífico. Por la escalerilla del *Pelican* subieron “diestros músicos, rico mobiliario (toda la vajilla de su mesa y aún muchas piezas de la batería de cocina eran de plata pura) y diversas muestras de toda clase de artesanías”.

Baste para corroborar la anterior afirmación, el informe del capitán español del *Espíritu Santo*, nave saqueada también por Drake el 4 de abril de 1579, refiriéndose al temido corsario: “Hombre de unos 35 años de edad, bajo de estatura, con barba clara, y uno de los mejores marinos que surcan los mares, tanto por sus conocimientos de navegante como por su don de mando. Le servían en vajilla de plata con bordes de oro y guirnalda doradas con su escudo. Llevaba todas las golosinas y los perfumes imaginables....comía y cenaba mientras escuchaba música de violas”.

Drake había partido de Plymouth el 15 de Noviembre de 1577 con 5 buques (el *Pelican*, el *Elizabeth*, el *Swan*, el *Marigold* y el *Christopher*). Apenas descendiendo por las costas de Africa , frente a las islas de Cabo Verde, Drake asaltó un barco portugués haciéndose a un buen botín de vinos y telas. Se apoderó además del piloto, Nuno da Silva. El 18 de mayo de 1578 perdió el *Swan* hacia el sur de Argentina. Cerca del estrecho de Magallanes perdió el *Christopher*. El 30 de septiembre siguiente, se hundió el *Marigold* en la noche con toda su tripulación, en aguas del Pacífico, cuando pocos días antes habían superado el estrecho de Magallanes. Posteriormente, en octubre, el *Elizabeth* ancló en el estrecho con la esperanza de que el Golden Hind le viera, pero éste pasó de largo y nunca más se encontraron en alta mar. El capitán del *Elizabeth* resolvió regresar a Inglaterra creyendo que Drake había muerto.

El 5 de diciembre Drake asaltó un barco en Valparaíso y saqueó la ciudad. En febrero de 1579, esta vez en El Callao, saqueó otros barcos y almacenó en su bodega unas 1500 barras de plata.

El 1o de marzo atacó el buque español *Nuestra Señora de la Concepción* (llamado *Cacafuego* por los españoles) y se apoderó de “80 libras de oro, 13 arcas de monedas de plata y 26 toneladas de plata sin acuñar”. El 4 de abril atacó y saqueó otro galeón, el *Espíritu Santo*.

Drake no asaltó más buques porque el Golden Hind no podía con más peso y emprendieron el regreso a Inglaterra vía islas Molucas o de las Especias, al oeste de Nueva Guinea, avistaron el cabo de Buena Esperanza, sobrepasaron Sierra Leona, dejaron atrás las islas de Cabo Verde y las Canarias para llegar por fin a los acantilados de Cornualles. El 26 de Septiembre de 1580 llegaron de nuevo a Plymouth. Sólo el Golden Hind llegó a puerto.

Era en verdad un barco perfecto con un perfecto navegante.

El doctor Alvaro Restrepo nació en Medellín y realizó sus estudios de primaria y secundaria en la Universidad Pontificia Bolivariana. Egresado como Médico y Cirujano de la misma Universidad en el año 1986. Premio Manuel Uribe Ángel de la Academia de Medicina de Medellín. Médico Internista de la Universidad de Antioquia en el año 1993 y actualmente Médico Internista del Hospital Pablo Tobón Uribe y profesor Ad-honorem de la Universidad Pontificia Bolivariana y Universidad de Antioquia.

El doctor Restrepo, a una pregunta nuestra, contestó: “Mi interés por el modelismo naval nació en 1989 y lo desarrollé de manera autodidacta con el estudio de planos de veleros antiguos, literatura sobre los mismos y una gran dedicación”.

Agregó: “El realizar madero a madero uno de estos antiguos veleros me permite evocar y vivir el esfuerzo, la aventura, el anhelo de comprender lo desconocido, que impulsó a los primeros navegantes. El velero, en su fragilidad ante lo inmenso de la mar, es expresión de la fuerza, arrojo y constancia que existe en el espíritu humano, para lanzarse hacia sus límites en una búsqueda constante del significado de la propia existencia y de la vida misma”.

Sobre su obra, el artista nos ilustró de la siguiente manera: “Es una réplica a escala 1/96, del galeón inglés Golden Hind construido en Plymouth en el año 1576. Entre los años 1577 y 1580 circunnavegó el globo luego de recorrer cerca de 36.000 millas, siendo el primer barco inglés en hacerlo. Capitanado por Francis Drake, corsario de la Reina Isabel I de Inglaterra, sitió y saqueó Cartagena de Indias en 1586 y fue nombrado Sir sobre su cubierta el 4 de Abril de 1581. Fue construido madero a madero en cedro rojo y tolúa por el método de armazón, el más cercano a la construcción de un barco real. Consta aproximadamente de 1270 partes individuales, la mayoría de ellas en madera y algunas en plomo, aluminio, algodón y cáñamo. Su construcción tardó dos años de manera intermitente”.

¡Felicitaciones al artista por ofrecernos una obra tan bella y, sobre todo, producto de una paciente reconstrucción que habla de la reciedumbre de su modelista!

Mario Melguizo Bermúdez

Editor

REFERENCIA

Los Intrépidos. Aventura y triunfo de los grandes exploradores. México: Reader's Digest México S.A. de C.V.; 1978. p. 132-143.