

Necesitas la mar, te enseña... Hoy trataremos sobre...

LOS INICIOS DE LA EXPLORACIÓN DEL ATLÁNTICO

(Extraído de la obra América Hispánica (1492-1898), autor Guillermo Céspedes del Castillo. Pp 36-40. Ed. Marcial Pons, Ediciones de Historia, S. A.,1983)

Si se prescinde de los monjes irlandeses que, con propósitos evangelizadores, navegaron en el año 790 a Islandia e islas Feroe, los primeros exploradores del Atlántico fueron los vikingos. Llegaron a Groenlandia en el año 985 y exploraron la península de Labrador, la Tierra de Baffin y el estrecho de Hudson. Conocieron la isla de Terranova y muy probablemente un tramo — que llamaron *Vinlandia*— de la costa noreste de los Estados Unidos.

Los pocos asentamientos vikingos en tierras americanas tuvieron una existencia precaria y fugaz. En 1016 fueron abandonados, debido tanto a la hostilidad de los esquimales como a un descenso en las temperaturas medias anuales que hizo peligrosa la navegación en esas latitudes. Podemos decir que los vikingos fueron los primeros en cruzar el Atlántico y descubrir América. Pero cuando navegaban en sus *drakkar* debieron imaginarse pasando entre una serie de islas, sin sospechar la existencia de un nuevo continente.

Mucho tiempo después se asomaron al Atlántico central navegantes genoveses, catalanes y mallorquines. Sus expediciones al oeste del estrecho de Gibraltar son poco conocidas, con un secretismo típico de todo mercader que no desea competidores. Se sabe de una de ellas, que pasa por ser la primera, en el año 1291.

Empezaron a lo largo de la actual costa atlántica de Marruecos, con información obtenida de pescadores de Andalucía y el Algarve. Su probable objetivo sería alcanzar, hacia el sur, el entonces desconocido lugar de origen del oro y el marfil que llegaba a todas las ciudades portuarias situadas entre Ceuta y Túnez, a través del Sáhara.

Las islas Canarias, en las cuales habían ya comerciado los romanos, fueron redescubiertas, estableciendo pasajeramente en Lanzarote un puesto comercial (sobre 1312). Poco antes de 1330 se avistaban las Madeira, posiblemente por pescadores andaluces o portugueses.

Pero los navegantes mediterráneos dejaron de navegar por esas aguas muchos años. Genoveses y catalanes concluyeron que los desembolsos y riesgos asumidos en la exploración de un nuevo mercado no ofrecían nada positivo. Por otro lado, la peste negra había causado estragos en sus puertos de origen. Pero, sobre todo, no estaban preparados para la navegación oceánica de altura. Sus diseños de buque eran aptos para el Mediterráneo, de cortos trayectos e irregulares vientos.

El mejor de sus prototipos fue la *galera*, larga, fina y de poco calado para evitar bajos fondos y minimizar la resistencia del agua. Los remos eran el elemento propulsor, usando una o dos velas auxiliares para aprovechar el viento y aliviar a los remeros; era rápida y segura en aguas tranquilas y entre puertos cercanos donde reabastecerse con frecuencia y hallar refugio en caso de temporal. Pero, en el Atlántico, mar abierto y tempestuoso, lejos de puerto la galera resultaba frágil y su radio de acción muy limitado, ya que había de cargar provisiones para una gran tripulación que incluía muchos remeros.

Entre tanto, los marinos de la costa atlántica europea diseñaban un tipo de nave más adecuado a los agitados mares Cantábrico y del Norte: el *barco redondo*, en proporción más corto y ancho que el mediterráneo, de perfil transversal redondeado para hacer su esqueleto de madera más resistente a los embates de la mar. Era pesado y lento, pero, al tener su línea de flotación más alta, el centro de gravedad quedaba bajo; esto le proporcionaba estabilidad suficiente para cargar un aparejo de velas cuadradas más elevado y de mayor superficie que el de la galera.

Portugueses y castellanos por su situación geográfica se hallaban en condiciones ideales para aprovechar la doble tradición atlántica y mediterránea en construcción naval. A lo largo de un siglo fueron mejorando el diseño y aumentando el tonelaje, hasta crear la *carabela*, un tipo de barco redondo muy ágil y maniobrero, con cubierta y castillo de popa, que evoluciona durante casi todo el siglo XV.

Utilizada a partir de 1441 en viajes de exploración, la carabela heredó de anteriores barcos redondos su solidez, su total dependencia del viento, su pequeña tripulación —ya que no precisa remeros— y su relativa gran capacidad de carga que, permitiéndole llevar abundantes provisiones, le otorgaría un gran radio de acción.

De la tradición mediterránea, la carabela adoptó las velas triangulares que, montadas en dos y aun en tres mástiles, le permitían aprovechar vientos de costado mucho mejor que los anteriores barcos redondos; el uso de portulanos; la brújula; el astrolabio o la ballestilla, con los que medir la altura del Sol sobre el horizonte y determinar así la latitud geográfica.

Si a ello sumamos contar con un piloto experimentado, capaz de estimar la velocidad y el rumbo, la carabela era apta para largas navegaciones de altura sin ver tierra y alcanzar su punto de destino con margen de error cada vez menor y menos frecuente. La mayor dificultad era determinar la longitud que no se resolvió hasta la invención del cronómetro (1763).

Durante el siglo XV surgió la *nao*, capaz de cargar el doble de una carabela, con el viento como fuerza motriz, con tres mástiles y combinaciones de velas rectangulares (para velocidad) y triangulares (para maniobra). Así la construcción naval europea alcanzaba a comienzos del siglo XVI un grado de eficiencia y calidad muy mejoradas.

Capitán de Navío Eduardo Bernal González-Villegas, IHCN, Onda Pesquera de Radio España.

Resumen.

Los primeros grandes exploradores del Atlántico fueron los vikingos, allá por el siglo X. Mucho tiempo después se asomaron al Atlántico central genoveses, catalanes y mallorquines pero la galera lejos de puerto resultaba frágil. Más tarde se creó la *carabela*, muy ágil y maniobrera. Durante el siglo XV surgió la *nao* y así la construcción naval europea alcanzaba grandes cotas.



Del cuadro *Virgen de los Mareantes* (Alejo Fernández)