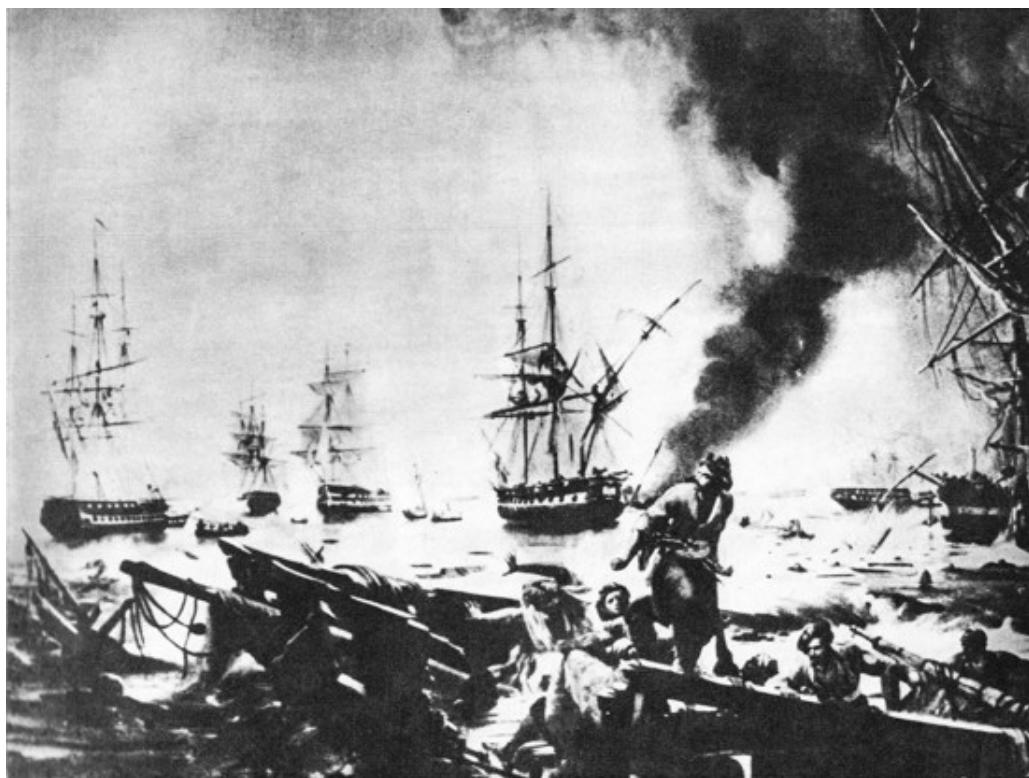


CARTEL

Es una hermosa y terrible historia esta de la navegación. Bella y espantosa como el mar mismo. Porque frente a las notables proezas de los marinos de todos los tiempos, a sus descubrimientos, a sus maravillosas leyendas y tradiciones, al colorido de los piratas, corsarios y bucaneros, se oponen la sórdida condición de los marineros antes del advenimiento del vapor, los galeotes encadenados a los remos, las estremecedoras historias de los barcos devorados por el mar, los cientos de batallas despiadadas que se libraron en sus aguas y, en último análisis, el universo desconocido y ominoso que vive subyacente en las entrañas del océano.

Todos estos elementos están conjugados en esta historia de la navegación, que entregamos a la consideración de nuestros lectores. Desde las plácidas embarcaciones que transitaban por el Nilo hasta llegar a los submarinos propulsados atómicamente.



Los factores que concurren en el relato están íntimamente ligados a la historia de la humanidad: los primeros tiempos de la navegación, cuando pueblos marinos ya extinguidos se embarcaban en precarias naves, para hacerse a la mar y luchar con un océano hosco y veleidoso; los feroces guerreros vikings, probablemente los mejores navegantes de la historia, que saqueaban a domicilio; la hermosa epopeya de valor de los grandes descubrimientos; los progresos técnicos y la invención del vapor; los héroes del mar, que sólo sabían batirse en medio del balanceo de sus barcos, como Barbarroja, Andrea Doria, Horace Nelson y tantos otros; cruentas batallas de la antigüedad, como Salamina, Accio, Lepanto y Trafalgar, y las feroces confrontaciones de los tiempos modernos, como las de Jutlandia, en la Primera Guerra, y la del Golfo de Leyte, en la Segunda; las tradiciones, supersticiones y leyendas; los inquietantes misterios del océano; los aventureros, los piratas, los grandes desastres, en fin, un completo reportaje con el mar como primera figura.

Y en rol también protagonista, los hombres del mar. Aquellos que sin temor, con los ojos aguzados, los nervios templados y el músculo alerto, se jugaron la vida en aguas desconocidas, perdiéndola más tarde o más temprano.

Esta historia es también un tributo de admiración por estos hombres y sus hazañas. El valor que demostraron y el progreso que se logró alcanzar con su sacrificio están patentizados en las páginas de esta publicación.

CRONOLOGÍA

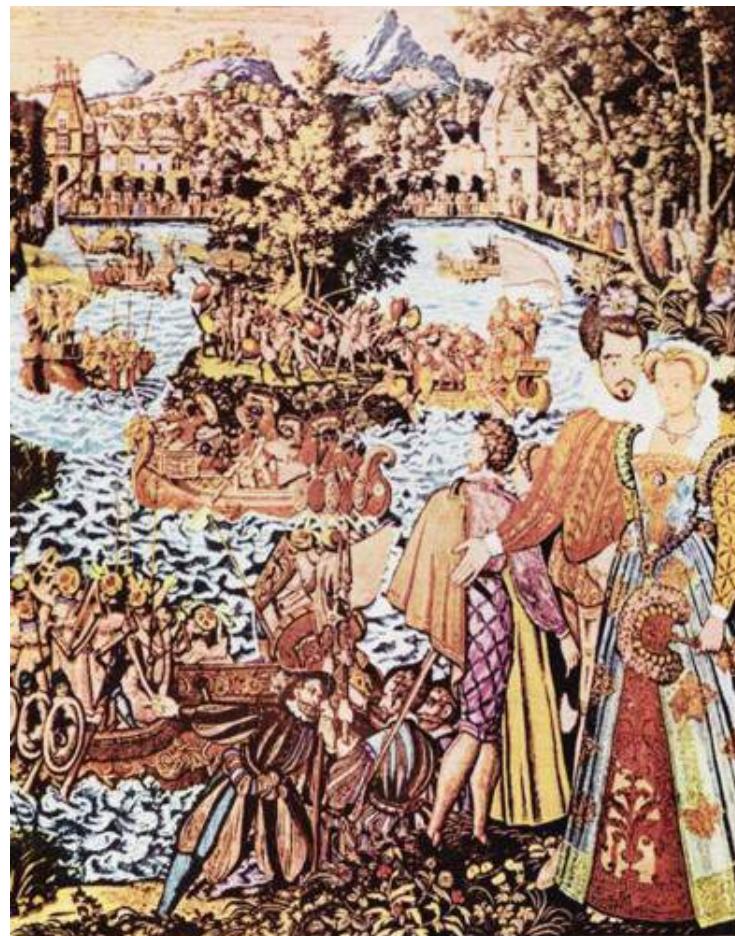
ANTES DE CRISTO

- | | |
|------|--|
| 4000 | Nace la navegación a vela, posiblemente en Mesopotamia. |
| 2000 | El Faraón Senusret ordena construir un canal del Nilo al Mar Rojo. |
| 1184 | Fecha señalada como la caída de Troya. Viajes de Ulises. |
| 480 | Batalla de Salamina. |
| 146 | Destrucción de Cartago y Corinto. Roma se adueña del Mediterráneo. |
| 31 | Batalla de Accio: Octavio derrota a Marco Antonio y Cleopatra. |

DESPUÉS DE CRISTO

- | | |
|------|---|
| 150 | Tolomeo publica su geografía, cuya influencia se prolongó por toda la Edad Media. |
| 844 | Los vikings exploran la costa occidental de España. |
| 1000 | Leif Ericson llega a la costa de América del Norte. |
| 1340 | Eduardo III destruye la flota Francesa al comenzar la guerra de los Cien Años. |

1418	Enrique el Navegante funda la Escuela Naval de Sagres
1460	Los portugueses exploran África y llegan a Sierra Leona.
1492	Cristóbal Colón en su primer viaje descubre América.
1497	Vasco de Gama bordea África y llega hasta las Indias,
1448	Juan Cabot explora el Labrador, Escocia y Terranova.
1500	Pedro Alvares Cabral reivindica Brasil para Portugal y abre una ruta a las Indias.
1519-22	Magallanes da la vuelta al mundo.
1524	Giovanni de Verrazano explora para los franceses la costa norteamericana.
1571	Batalla de Lepanto.
1572-80	Sir Francis Drake da la vuelta al mundo.
1588	Derrota de la Invencible Armada en el Canal de la Mancha.
1695	Dennis Papin inventa su "olla", precursora de la navegación a vapor.
1768-79	El capitán James Cook realiza 3 viajes de exploración en el Pacífico.
1772	James Watt inventa el moderno motor a vapor.
1797	Robert Fulton presenta su proyecto del submarino "Nautilus".
1798	Batalla de Abukir.
1804	Fulton y Livingstone construyen un barco a vapor.
1805	Batalla de Trafalgar.
1807	El "Clermont" de Fulton realiza su primer viaje sobre el río Hudson.
1808	El "Phoenix" efectúa el primer viaje a vapor en el mar.
1819	El "Savannah" cruza el Atlántico de EEUU a Inglaterra.
1827	Batalla de Navarino.
1840	El "Britannia" inaugura los viajes regulares entre Europa y EE. UU.
1869	Apertura del Canal de Suez, obra de Ferdinand de Lesseps.
1905	Batalla de Tsushima, que decide la Guerra Russo-Japonesa
1912	El "Titanic" choca con un iceberg y se hunde.
1914	Apertura del Canal de Panamá.
1916	Batalla de Jutlandia.
1941	Ataque japonés a Pearl Harbour.
1942	Auto hundimiento de la armada francesa en Tolón.
1954	Es botado el submarino atómico "Nautilus", de los EE. UU.
1958	Los submarinos "Nautilus" y "Skate", de EE. UU., pasan del Atlántico al Pacífico, bajo el casquete polar.
1960	Botadura del portaaviones atómico "Enterprise", de EE. UU., el mayor navío de guerra del mundo.

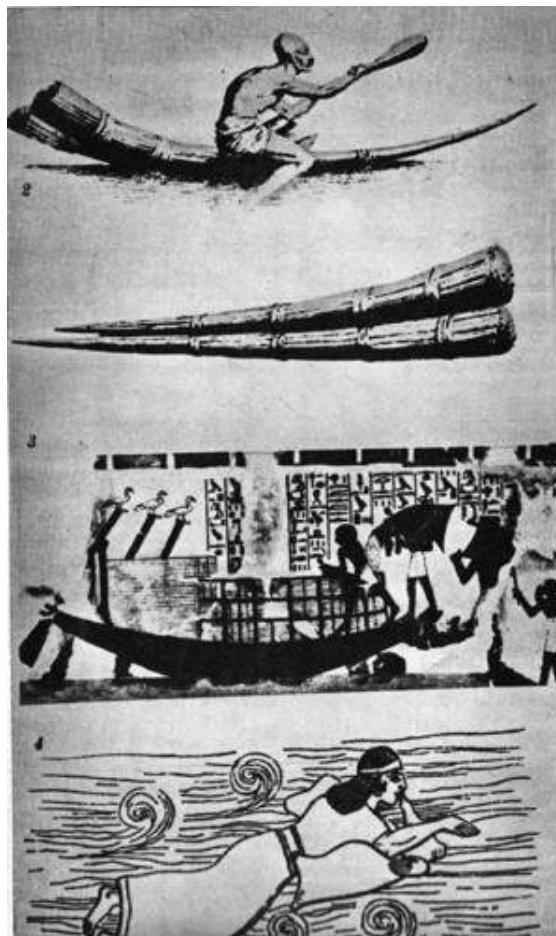


Capítulo 1

PRIMEROS TIEMPOS DE LA NAVEGACIÓN

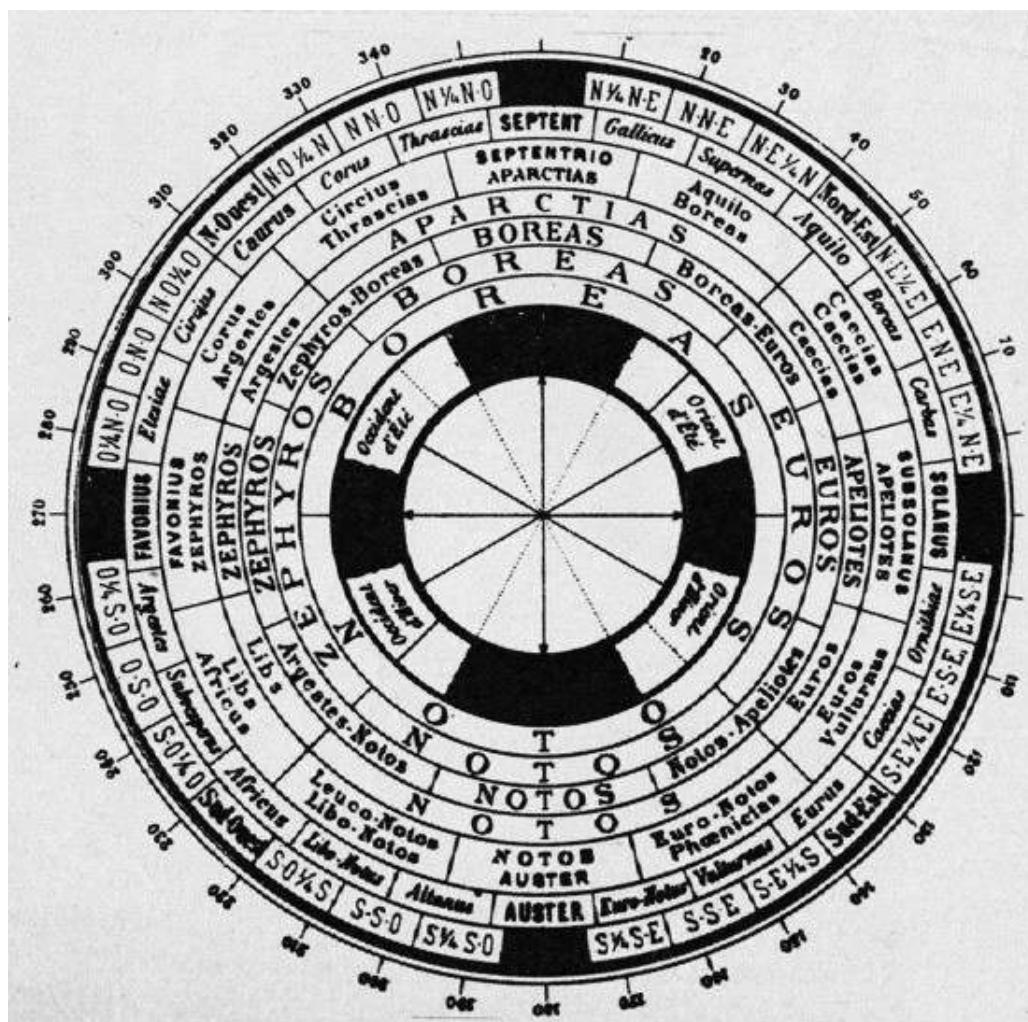


Comenzó con un simple tronco flotando en el río y siguió con la piragua, el remo, el timón, la vela y luego los aparatosos barcos cargados de remeros que recorren incesantemente el Mar Rojo, el Golfo Pérsico, el Mediterráneo, y que se aventuran por las columnas de Hércules.



PRIMEROS BARCOS EGIPCIOS. De haces de papiro o de juncos, estaban hechas las naves egipcias antiguas. En Mesopotamia se usaban odres inflados.

"LOS RÍOS SON CAMINOS QUE SE MUEVEN", ha dicho Pascal. ¿Tal vez esa misma intuición impulsó al hombre del paleolítico a vivir siempre cerca del agua? Al comienzo requería la cercanía del vital elemento —que aún no había aprendido a canalizar, almacenar o transportar— para sobrevivir en el mundo prehistórico de selvas, cavernas y gigantescos animales salvajes. Pero no cabe duda de que el espectáculo de un tronco caído y arrastrado por las aguas le sugiriera la posibilidad de moverse sobre ellas, de explorar y conocer nuevos horizontes.



ROSA DE LOS VIENTOS: Comparación entre la Antigua y las modernas

Fue el comienzo de la navegación. Un hombre aferrado a un madero flotante; más tarde, un hombre dirigiendo o retardando el movimiento mediante una gruesa rama que tocara el fondo. Luego vendría la balsa, hecha de troncos ligados con lianas, o el *gran madero vaciado* para formar una canoa. Estas primeras canoas aparecen ya en el año 25000 antes de Cristo. Más tarde, en el período neolítico, el ingenio humano descubre las materias bituminosas y barniza con ellas los cascos de madera para hacerlos impermeables, o extiende cueros sobre una liviana armazón de mimbre o caña. Estos botes, inventados por genios anónimos hace incontables siglos, el *curragh* irlandés, el *koufa* de los primeros habitantes de Mesopotamia, siguen siendo usados en las remotas caletas de Irlanda y en las riberas del Tigris y del Éufrates.

Pero el agua opone resistencia a la redonda proa de estos verdaderos canastos flotantes: aparece la piragua en forma de huso, estabilizada a veces por una viga paralela al casco. Es la canoa que aún hoy usan los isleños de la Polinesia. Y en los helados páramos polares, el esquimal inventa el insumergible *kayak*, verdadero saco flotante de piel de foca extendida sobre una armazón liviana de madera, en el cual se introduce el remero hasta la cintura: una embarcación veloz, ligera, maniobrable, que además protege al navegante de las heladas aguas septentrionales.

Una vez que los primeros navegantes se aventuraron fuera del resguardo natural de los ríos, se suscitó un nuevo problema: impulsar la embarcación en aguas marinas. En el tercer milenio antes de Cristo, o tal vez antes, surge la idea de utilizar la fuerza del viento para contrarrestar la fuerza del oleaje, y aparecen las primeras velas. En Egipto se conocen desde el año 3500 antes de Cristo, pero los eruditos estiman que el invento es mucho más antiguo aún: se sabe que en tiempos remotos, pueblos enteros se extendieron de archipiélago a archipiélago, y aun de continente a continente, en un Océano Pacífico a la sazón desconocido por los pueblos civilizados del Mediterráneo

En el cuarto milenio antes de Cristo aparecen en el Egeo, las primeras naves de madera sólida impulsadas por velas. Mientras lo malayos fabrican velas de hoja de palmera y bambú, los fenicios utilizan tela de lino; pero la tecnología básica deriva de las antiguas canoas a remo que, alrededor del año 2000 a. de C., sustituyen en Egipto a las balsas de caña. Cinco siglos más tarde aparecen a primeras naves con un remo sujeto a la popa a guisa de timón, pero transcurrirán otros 800 años antes de que se invente el ancla.

LA LEYENDA DEL DILUVIO

El nacimiento de la navegación está profundamente enraizado una leyenda común a todos los pueblos del mundo civilizado: la del Diluvio Universal. Según una milenaria inscripción caldea, los dioses desencadenan la furia de los vientos y las aguas, pero el dios Ea desea salvar la vida de Shamashnapishtim, hijo de Ubaratuton y de su estirpe; para ello le aconseja fabricar un arca de gran tamaño, larga y ancha, sin remo: ni timón. En la versión bíblica, el: Jehová quien instruye a Noé para una

empresa análoga: el Arca bíblica mide 157 metros por 26 está construida de madera calafateada con betún y cuenta con tres puentes y ventanillas. En todo caso, no cabe duda de que vario: milenios antes de Cristo se cono *cían* ya -los principios básicos di la construcción de naves.



ASTILLERO NAVAL EGIPCIO: en el bajo relieve se distingue a los contramaestres y obreros trabajando en los barcos, provistos de diversas herramientas.

Entre el II y el III milenio antes de Cristo, la marina egipcia explora el Mar Rojo: mil años antes de la guerra de Troya, la flota del faraón Sahuri navega a lo largo de las costas africanas, y más tarde, la reina Hatshepsut, envía sus barcos hacia el sur, donde descubren el País del Incienso (Somalia). Ha nacido la sed de exploraciones, precursora de la gran epopeya marina que descubrirá al otro lado del globo, un gigantesco continente insospechado América.

Las naves de la reina Hatshepsut regresan cargadas de exótico animales e insólitas mercancías maderas preciosas, metales, mono *r* hasta una pantera. Al mismo tiempo, barcos de Mesopotamia exploran las márgenes del golfo Pérsico, a la búsqueda de cobre piedras preciosas y marfil. Todo in mundo nuevo se abre tras el horizonte, y para conocerlo se necesitan barcos y más barcos.

La flota egipcia domina el Mediterráneo oriental. Sus naves se construyen con madera de cedro libanés, adquirida a los habitantes de la ciudad fenicia de Biblos: los primeros grandes navegantes y mercaderes de la Antigüedad.

¿Quiénes fueron los fenicios? Desde comienzos del tercer milenio pre cristiano, este pueblo semita había ocupado una franja de 40 kilómetros de ancho en la costa palestina: sus ciudades, enclavadas en pequeñas bahías separadas por

promontorios rocosos, sólo podían comunicarse entre sí por vía marítima, y a sus espaldas se extendía el desierto y las montañas.



TRIRREME ROMANO. Era semejante al trirreme griego, aun cuando los dibujos de la época no nos proporcionan informaciones precisas.

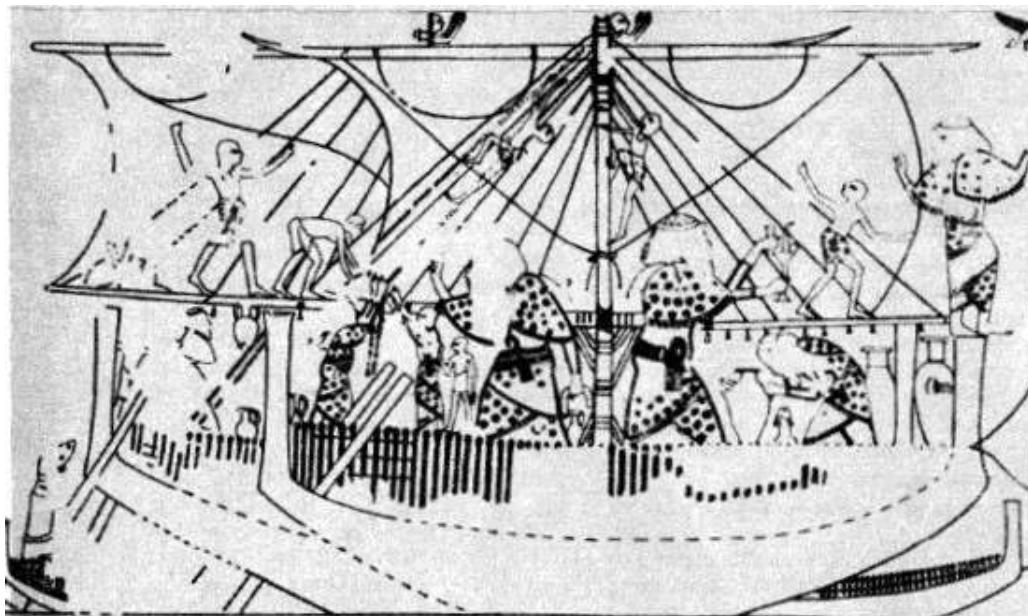
Orientados hacia el mar, los habitantes de Acre, Sidón, Tiro y Biblos convirtieron su país en verdadera encrucijada comercial del mundo: Fenicia era camino obligado entre el mar y el desierto de Siria, ruta ineludible entre Sinaí y Egipto por una parte, Mesopotamia y Asia Menor por la otra.

Ya en tiempos remotos los fenicios exportan a Egipto madera de cedro y pino, aceite, resina, sustancias aromáticas. El futuro les reserva un esplendor sin límites: sus flotas llegarán hasta Malta, Cerdeña, Ibiza, Cartago y Cádiz. Sus temerarios piratas y navegantes llevarán por todo el mundo conocido sus naves cargadas de

mercancías: vasijas y copas, joyas y esclavos, ganado de la Mesopotamia y ungüentos egipcios, vidrio y púrpura... En tierra quedan las mujeres, los niños, los ancianos, construyendo siempre nuevas naves, que llegarán hasta las columnas de Hércules y se aventurarán en las mismas fronteras del mundo conocido.

EL MAR Y LA HISTORIA

Pero aún falta mucho para que los fenicios lleguen al apogeo de su gloria. En tiempos del Imperio Nuevo (1500 a. de C.), es Egipto el amo del Mediterráneo oriental.



BARCOS COMERCIALES SIRIOS. La tripulación se dedicaba a aferrar las velas. La importancia de los personajes se puede medir por el tamaño en que están representados.

El faraón Tutmosis III organiza, no menos de 18 expediciones militares a Siria, transportando sus tropas en grandes naves todavía desprovistas de quilla. Cobre de Chipre, incienso y marfil de Somalia, telas sirias, todo llega a tierras egipcias a bordo de naves mercantes. Y los muertos remontan el Nilo en grandes barcazas funerarias, adornadas por una estilizada flor de loto en la proa, tras la cual se

yergue el pabellón con la momia: le siguen los barcos de los dolientes, los amigos, los portadores de dones para los dioses.

Pero la historia de la civilización se enraíza, ahora, menos con los grandes ríos que con el dominio del océano. Creta es la primera auténtica potencia marítima: los egipcios llaman a los cretenses "el pueblo de las islas del centro del mar".

Sus naves, provistas de ensambladura y quilla, van y vienen entre Sicilia y Siria llevando vasijas y trayendo objetos de lujo para adornar sus maravillosos palacios. Piezas de cerámica cretense han sido encontradas en la costa de Siria, en Egipto, cerca de las ruinas de Anibeh en Nubia, en el norte de África. La influencia cretense se extendió por todo el Egeo; en 1460 a. de C. los aguerridos marinos de Creta fueron dominados por los griegos de Micenas, y poco después una nueva oleada de invasores desde el Norte destruyó la capital cretense de Cnosos, y la isla se convirtió en una provincia más de Grecia.

Sin embargo, la tradición marítima de Creta no desapareció de la noche a la mañana. Ahora que los micenianos, cuyo centro de poderío se encontraba situado hacia el oeste en la península griega propiamente tal, se habían apoderado de la isla, el comercio marítimo heleno-cretense se extendió hacia occidente, llegando hasta Marsella y la costa española. La prosperidad de sus líneas de comercio marino creció hasta alcanzar nuevas cimas de fastuosidad y poderío.

Tras el florecer de la navegación en aquellos primeros tiempos, vino una súbita decadencia. Oleada tras oleada de nómades norteños asoló la soleada península griega: bandas de saqueadores destrozaron el sistema de comunicaciones, cuyo funcionamiento, por tierra y por mar, era tan vital para Micenas. A la destrucción de las ciudades siguió un éxodo masivo: muchos de sus habitantes se dedicaron a la piratería, recorriendo las costas a la búsqueda de los lento mercantes. La invasión dórica terminó por liquidar la floreciente civilización de Micenas, sucesora de Creta.

Los "pueblos del mar", griegos desposeídos, aventureros, piratas, fueron, durante el período siguiente, el terror de las poblaciones costeras de Grecia, Siria y Palestina. En 1190 a. de C. organizaron una verdadera invasión a Egipto, tras numerosas y afortunadas incursiones de pillaje: fue necesario todo el poderío de la marina de guerra del faraón Ramsés III para impedir sus desmanes, tras una batalla naval que

ensangrentó las costas del Delta. Algunos historiadores identifican a estos "pueblos del mar" con los filisteos, que poco después llegaron a establecerse a Palestina.

Tras la caída de Micenas el poderío marítimo pasó a manos de Fenicia. La guerra de Troya, primer gran conflicto entre potencias económicas rivales que chocaban por el dominio de las rutas marítimas a Oriente, integró la conquista de los mares a la leyenda: los héroes de Homero recorrían el océano en livianos y veloces barcos de guerra con una hilera de diez remeros en cada costado, un mástil y una gran vela cuadrada, mientras los fenicios extendían la red de su comercio marítimo por todo el Mediterráneo. Homero, en "La Odisea", les canta: "He aquí que vienen los fenicios, hombres famosos por sus naves, bandoleros codiciosos, portadores de innumerables fruslerías en sus negros barcos..."

Las "fruslerías" eran plata, plomo, hierro, y las naves fenicias buscaron estaño en Inglaterra y materia prima en todas las costas. Mientras los comerciantes establecían factorías, verdaderas "puertas de entrada" a los territorios costeros, otros navegantes arrendaban sus flotas a los faraones egipcios y exploraban por orden de los soberanos del Nilo las costas africanas. Seis siglos antes de Cristo, una flota fenicia comisionada por el faraón Necao bordeó el Continente Negro de este a oeste; un siglo después, el cartaginés Hannon sembró de colonias la costa occidental del África. Cartago, colonia fenicia, estableció sus propias colonias en Sicilia, Cerdeña, España. La red del comercio marítimo se extendía ya como una telaraña por todo el mundo conocido.

LAS COLONIAS GRIEGAS

Hacia el año 800 a. de C., cuando la paz había vuelto al Mediterráneo, los griegos ya habían inventado el navío que sería utilizado en los próximos mil años: el birreme con cubierta y puente de mando, perfeccionado durante los dos o tres siglos siguientes.

Entre los años 750 y 550 a. de C., estas naves realizaron innumerables expediciones y establecieron cerca de 250 factorías, desde Bizancio hasta Marsella: poblaciones enteras solían emigrar, a bordo de verdaderas flotas de transporte, para fundar una nueva patria al otro lado del mar. La flota de Mileto rodeó el Mar Negro de un cinturón de colonias; Corinto fundó Siracusa y otras cabezas de puente

de la civilización helena, en Sicilia e Italia meridional. Una vez más el mar y los barcos extendían las fronteras del mundo civilizado.

Simultáneamente, los focenses de Asia Menor invadieron el Mediterráneo, pero no con barcos comerciales, sino con flotillas de guerra. Se abrieron paso hasta las costas atlánticas de España; más de una vez les salieron al paso las naves cartaginesas, empeñadas en mantener su hegemonía sobre el Mediterráneo occidental. A fin de limitar las exploraciones de sus enemigos, los marinos de Cartago cerraron el paso por las columnas: de Hércules, el estrecho de Gibraltar, a toda embarcación: sólo más tarde, en el siglo IV a. de C. un navegante griego de Marsella de nombre Piteas, logró pasar el estrecho y recorrer las costas de Francia e Inglaterra, llegando hasta el estuario del Elba y tal vez hasta Escandinavia.

El florecimiento del comercio marítimo contribuyó a desarrollar cada vez más el arte del constructor de barcos. El vino, el aceite y el trigo eran transportados en anchos y lentos barcos a vela, mientras flotas de veloces birremes mantenían en jaque a piratas y flotas rivales. Un espolón de bronce en la proa permitía a las naves de guerra embestir al adversario y provocar su hundimiento; el trirreme, con tres hileras de remeros a cada lado, maniobraba con mayor velocidad aún.

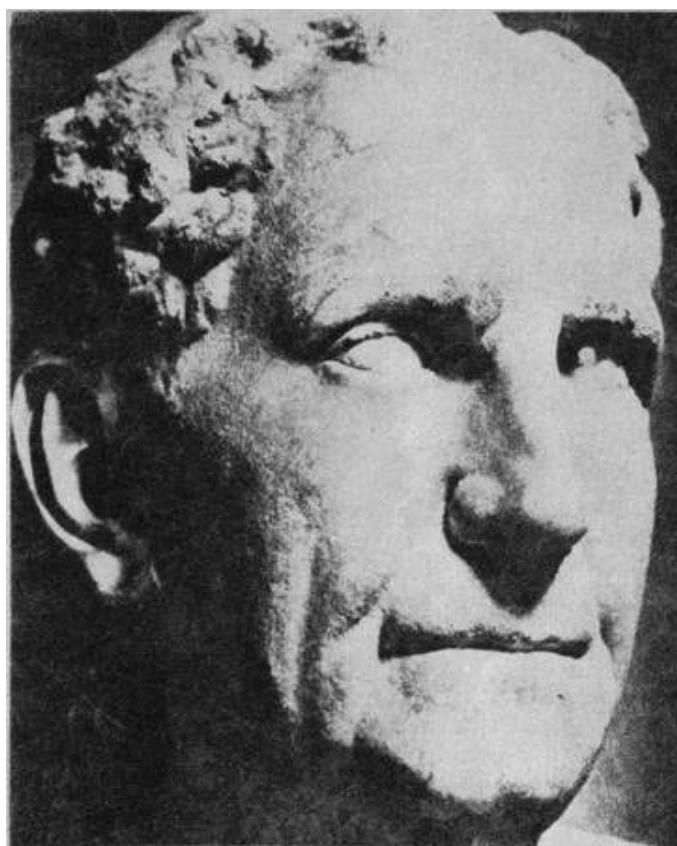
Durante muchos siglos los barcos de guerra serían impulsados por remeros, mientras que los navíos comerciales, más sólidos, dependían de los vientos. Pero siempre sería el trirreme el que se mantendría como rey de los mares; su uso se generalizó entre el siglo V y el IV antes de Cristo.

Fueron flotas de trirremes las que combatieron en Salamina en el año 480 a. de C., después de que Jerjes, rey de los persas, invadió Grecia y se apoderó de Atenas. Ante el gigantesco imperio persa, la pequeña Grecia no parecía tener la menor posibilidad de vencer; pero el estratega Temístocles inspirado por un oráculo que le aconsejara defenderse con "muro de madera", atrajo la enorme flota de Jerjes al estrecho de Salamina y la destruyó completamente.

La victoria significó a Atenas convertirse, por espacio de más de un siglo, en dueña de los mares. En el puerto del Pireo anclaban no menos de 400 naves, y docenas entraban y salían cada día. Atenas se había convertido en el más importante centro comercial de la época. Pero su gloria sería breve: las guerras del Peloponeso, que duraron casi tres décadas, desarticularon su magnífica marina, y cuando en el año

415 la flota ateniense intentó apoderarse de Siracusa, perdió 200 barcos y 50 mil hombres. Menos de cien años después Grecia caía ante los macedonios y su luz se apagaba para siempre.

Los sucesores de Alejandro Magno perfeccionaron tanto los navíos de guerra como las embarcaciones comerciales, pero la tendencia principal consistió en aumentar su tamaño. A fines del siglo III a.de C., la flota de Tolomeo VI contaba con una galera impulsada por 4 mil remeros: un monstruo de los mares, de más de 135 metros de largo.



TEMÍSTOCLES. Inspirado por un oráculo, atrajo la flota de Jerjes al estrecho de Salamina y gracias a su gran estrategia la destruyó completamente.

Entretanto Roma había aprendido a utilizar los birremes y trirremes de estilo griego; sin embargo los romanos preferían el combate terrestre, y sólo improvisaron una primera flota de guerra el año 264 a. de C., durante su primer choque con los cartagineses. Las guerras púnicas terminaron con una clara supremacía naval del

nuevo Imperio: los romanos habían inventado un arma temible: el "corvus", plancha móvil sembrada de garfios que permitía inmovilizar y abordar las naves enemigas.

La primera gran flota romana, sin embargo, sólo se construyó en tiempos de Augusto: durante la República, Roma prefirió utilizar los barcos de sus aliados. Tras eliminar uno por uno a los pequeños reinos griegos, la nueva capital del mundo se apoderó del tráfico comercial con el Oriente, y a partir de entonces pasó a ser la mayor potencia marítima del mundo.

Los piratas, sin embargo, seguían dando que hacer: sus constantes incursiones desquiciaban el floreciente comercio marítimo. En una magnífica campaña que duró apenas tres meses, Pompeyo, en el año 67 antes de nuestra era, limpió el Mediterráneo de los intrusos; a partir de entonces el mar que bañaba las costas de todo el mundo conocido pasó a llamarse *Mare Nostrum*, nuestro mar, para los orgullosos romanos. El emperador Augusto cimentó el poderío naval del Imperio organizando una marina tripulada por expertos navegantes griegos, fenicios y egipcios. En el año 42 de nuestra era se construyó el puerto artificial de Ostia, que para convertirse en centro del tráfico marítimo, desde el Mar Negro hasta el Canal de la Mancha.

Flotas romanas circunnavegaron la India para llegar hasta Malasia, Sumatra, Java y las costas de China; una línea regular de transporte llevaba trigo entre Alejandría y la capital del Imperio. Fuera de varios cientos de toneladas, llevaban numerosos pasajeros; en un naufragio narrado por el apóstol San Pablo, el autor consigna que a bordo había 267 personas.

Roma siguió siendo dueña de los mares hasta el paulatino desmembramiento de su poderío. Pero entre tanto más allá del horizonte, otros pueblos desconocidos se aventuraban sobre la superficie oceánica en embarcaciones mucho más frágiles que los sólidos navíos imperiales.

LA NAVEGACIÓN EN CHINA Y ORIENTE

Tres siglos antes del nacimiento de Cristo, pueblos polinesios de cuya historia se sabe muy poco fueron arrojados del Asia y se desplazaron hacia el Este a través del Pacífico, de archipiélago en archipiélago, dejando núcleos de población en cada isla.

La increíble peregrinación duró mil años, y en algunos trechos, como entre las Marquesas y Hawái, las grandes flotas de cientos de piraguas recorrían más de tres mil kilómetros sin tocar tierra.

Los antropólogos y arqueólogos han llegado a la conclusión de que los nómadas marítimos de la Polinesia utilizaban gigantescas piraguas dobles, provistas de velas e impulsadas hasta por 50 remeros. En el centro se alzaba una plataforma donde se refugiaban mujeres, niños y animales domésticos. El itinerario de estas migraciones oceánicas constituye uno de los grandes misterios de la historia.

En China, desde tiempos muy remotos, existían juncos capaces de navegar por los grandes ríos y a lo largo de las costas. Algunos eran de gran tamaño: en el siglo XIII, Marco Polo hablaba de juncos provistos de un puente bajo el cual existían "*sesenta pequeños camarotes amueblados, uno para cada mercader*". El diseño, por otra parte, no había cambiado durante muchos siglos.

Veleros de cinco mástiles se desplazaban por los ríos de Caray cuando Europa sólo conocía primitivas balsas de troncos. El timón, la brújula, puentes y camarotes pertenecían al equipo corriente de una embarcación china mucho antes de que las flotas occidentales llegasen a tan alto grado de desarrollo, y fue sólo gracias a los árabes, quienes durante milenios hicieron de intermediarios entre Oriente y Occidente, que la navegación europea comenzó a desarrollarse definitivamente.

Los propios árabes dominaban el comercio con Oriente durante la Edad Media: traficaban entre China y Occidente en suntuosos barcos equipados con brújulas chinas y ricamente adornados. En Bagdad, una de sus capitales, en una época en que su imperio abarcaba desde España hasta la India, confluían sedas y jades chinos, especias de Sumatra, tinturas traídas de la India, rubíes, pieles, esclavos, miel, mercancías llegadas desde Rusia, Escandinavia, Asia Central. Con barcos adquiridos en Levante y marineros egipcios y sirios, los árabes pudieron conquistar, en el siglo IX de nuestra era, Chipre, Creta y Sicilia, y sólo la flota bizantina les impidió apoderarse de Constantinopla.

Sobre los escombros del Imperio Romano, entretanto, descendía la bárbara noche medieval. Mientras Constantinopla se enorgullecía de sus "dromones", grandes galeras birremes impulsadas por un centenar de remeros, equipadas con "fuego griego" para incender las naves enemigas, y los árabes protegían sus naves con

planchas metálicas, dando nacimiento a los primeros acorazados, los descendientes de Grecia y Roma se hundían en la barbarie venida desde el Norte. El fin de la estirpe carolingia marcó el eclipse de la civilización occidental, dejando el campo, y los mares, a Bizancio y a los árabes.

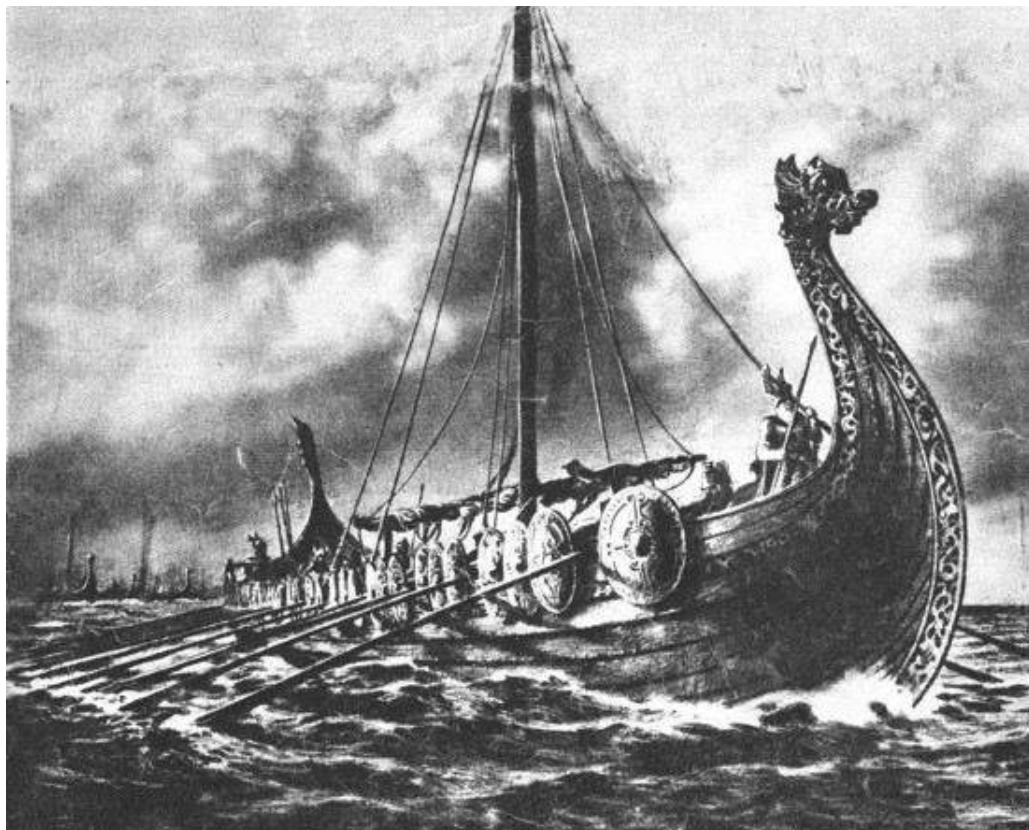
Pero desde el Norte comenzaron a llegar nuevos marinos, exploradores y mercaderes: hombres altos y barbudos que traían pieles, esclavos, dientes de foca desde sus guaridas perdidas en las latitudes septentrionales de Escandinavia. Desde fines del siglo VIII de nuestra era, sus "drakkar", largos y esbeltos barcos con proa de dragón, habían explorado las islas del Atlántico Norte, las Faeroe, las Shetland, Irlanda, Islandia, Groenlandia... Con el correr del tiempo llegarían a Rusia, donde les llamaban "varegos", al Norte de Francia, a Inglaterra, a todos los mares conocidos; en Italia implantarían un imperio que llevaba el nombre por el cual los conocían los pueblos europeos: normandos, hombres del Norte.

Estos fabulosos marinos escandinavos, tal vez los más grandes exploradores marítimos de la historia, son recordados hoy con un nombre que resuena con los ecos salobres de los grandes océanos: los vikingos, herederos de los navegantes de la antigüedad, símbolo perenne de la pasión humana, por el mar, los barcos y la navegación.

Capítulo 2

Los Vikingos

Los bárbaros nórdicos pusieron pie en América cuatro siglos antes que Cristóbal Colón. Haciendo de los mares un camino real y de los ríos, senderos, los "Hombres del Fiordo" conquistaron casi media Europa entre los siglos IX y XI



INTRÉPIDOS MARINOS: Los vikingos no vacilaron en aventurarse a vela y remo en frágiles embarcaciones, por mares desconocidos y por los ríos navegables de Europa

Uno de los pueblos de navegantes más notables, no sólo de la Edad Media, sino que de toda la historia del mundo, fue el de los "*hombres del Norte*" o normandos, más conocidos como vikingos, palabra que literalmente en antiguo escandinavo significa "el que frecuenta un fiordo". Procedían de las regiones escandinavas, Suecia, Noruega y Dinamarca, y constituyeron el más importante núcleo de invasores, que cual manga de langostas se lanzó sobre el continente europeo durante el transcurso del siglo IX, tras el desmembramiento del Imperio carolingio. Los vikingos eran

muy semejantes a los bárbaros germanos que habían convergido sobre Roma en siglos pasados, tanto racialmente como en los aspectos de organización social, religión y costumbres. Sin embargo, la gran diferencia con aquéllos fue que sus hordas guerreras operaban fundamentalmente por mar.

Ante todo, los vikingos fueron intrépidos marinos que, en frágiles naves de unos 25 metros de largo y con tripulaciones de 60 hombres cada una, no vacilaron en aventurarse a vela y remo por los mares del Norte e introducirse en los grandes ríos navegables de Europa, realizando asaltos rapidísimos que les permitían retornar a sus tierras cargados de botín. Pero muy pronto estos osados aventureros dejaron de lado los apresamientos en el mar y comenzaron a saquear las ciudades costeras, instalándose en ellas y emprendiendo la conquista de los países en que habían desembarcado. Y como si esto no les bastara, abordaron seguidamente empresas náuticas de largo aliento, descubriendo nuevas tierras hacia el occidente y llegando incluso a realizar la portentosa hazaña de atravesar el Atlántico y poner pie en tierras americanas, nada menos que cuatro siglos antes de que Cristóbal Colón llegara a América.

LOS BARBAROS NÓRDICOS

Cuando en el curso del siglo IX los escandinavos infestaban las costas de Europa Occidental practicando en gran escala la piratería, el término "vikingo" pasó a ser sinónimo de pirata o "parásito del mar", sustituyendo esta nueva acepción al significado etimológico de hombres del fiordo. Sin embargo, lejos de ser vulgares bandidos, los vikingos representaban a la joven aristocracia escandinava y poseían sus propias leyes, así como evidenciaban también un alto grado de sentido de gobierno y de disciplina. Asimismo, no todos los pueblos escandinavos pueden ser considerados en rigor vikingos, puesto que existían también entre ellos labradores que cultivaban tranquilamente sus tierras sin salir de sus patrias, preocupándose poco de las depredaciones de sus fieros hermanos. En definitiva, los vikingos se vieron impelidos a surcar los mares por lo superpoblada que se hallaba la pobre y montuosa Escandinavia, así como por los hábitos piratescos ancestrales desarrollados a través de siglos de morar a orillas del mar.

Mientras los pueblos germanos habían avanzado lentamente por tierra, los vikingos

hicieron del mar un camino real, y de los ríos, senderos. Esto no significó que en tierra firme no fueran igualmente efectivos, ya que cuando querían operar en ella, cogían caballos y movíanse velozmente por el interior de los países, cual consumados jinetes. No obstante el elemento líquido constituyó de preferencia el gran escenario de sus proezas. En sus largas naves abiertas, de altas proas, velas cuadradas, numerosos remos, y bordas de las cuales pendían los escudos de los combatientes, los vikingos efectuaban viajes increíbles, iniciando su vida en el mar a muy temprana edad, a veces a los doce años.

Las "sagas" o tradiciones heroicas y mitológicas de la antigua Escandinavia describen a los vikingos como "*hombres corpulentos y rubios, fuertes y duros de corazón, potentes y siempre victoriosos guerreros, de fiera mente, adustos, y cortos en palabras*". Así, no fue extraño que su aparición atemorizase en tan alto grado a los habitantes de las costas inglesas y francesas, sobre las que se dirigieron las mayores ofensivas vikingas. "*De la furia de los normandos libranos, Señor*", fue el rezo más socorrido de los sacerdotes ingleses de aquellos tiempos, que debieron lamentar la destrucción de sus monasterios y la pérdida de cuantiosas cantidades en plata y oro, botín predilecto de los bárbaros nórdicos.

LOS DIOSES VIKINGOS

Primitivamente los vikingos fueron paganos y sacrificaron animales y aun seres humanos a sus dioses, de quienes tenían en sus templos imágenes en madera. Más tarde fueron convirtiéndose al cristianismo, a contar del momento en que los daneses, por su tratado con Alfredo de Inglaterra, en 878, consintieron en ser



MASCARON DE PROA. La imagen de un feroz animal iba ahuyentar, según los vikingos, a los pueblos del litoral y a los crueles piratas del Norte

bautizados, hasta fines del siglo XI, en que el paganismo había desaparecido casi por completo de entre ellos. Los mitos de sus dioses, así como las sagas o epopeyas de sus héroes, se fueron transmitiendo verbalmente por sus bardos de generación en generación, hasta que los intelectuales islandeses del siglo XIII los transcribieron al fin. Constituyen en su conjunto un magnífico legado de la literatura nórdica, comparable en majestuosidad y belleza a las leyendas de los griegos.



EXCAVACIONES ARQUEOLÓGICAS. Las investigaciones han dado a conocer restos de naves vikingos mediante las cuales se ha podido saber exactamente la forma como construyeron sus embarcaciones.

Los mitos nórdicos se remontan al principio de las cosas, relatando la lucha entre los dioses y los gigantes (las fuerzas del mal) y aludiendo al gran fresno, Igdrasil, el árbol de la existencia, siempre verde, cuyas tres raíces nacen en el mundo subterráneo y cuyas ramas alcanzan hasta Asgard, la ciudad de los dioses, que cubren con su sombra. En las estancias de esa ciudad o Walhalla, es donde Odín recibe a los héroes muertos en combate. Los muros son brillantes espadas; las techumbres están constituidas por relucientes escudos, y dan acceso al lugar 540 puertas. Allí los héroes se entregan a un festín interminable, servido por las valquirias, o bien se embarcan en sus naves para pelear a la manera vikinga, pues las frágiles barcas de los navegantes nórdicos son constantes protagonistas de toda la tradición mitológica escandinava.



*DRAGÓN O SERPIENTE.
Animales fantásticos, elegidos
por los vikingos, para sus
barcos.*

Los antiguos dioses nórdicos eran abundantes y variados. Odín era el padre de todos, dios de la guerra y la sabiduría y creador del rúnico, la primitiva escritura sagrada. Sus dos cuervos (el Pensamiento y la Memoria) le cuchicheaban al oído sin cesar, estando a menudo sus consejos encaminados a sugerirle que enviara a los navegantes a descubrir nuevas rutas o ricas tierras en que pudieran hacerse de un suculento botín. Su esposa se llamaba Frigga, la reina de los dioses. Le seguía en importancia Thor, dios del trueno, que con su gran martillo, símbolo de su fuerza, infundía místico pavor a los tripulantes de las barcas vikingas en las noches de tormenta y marejada. Otros dioses eran Frey, dios de la lluvia, el sol y los productos de la tierra; Freya, su hermana, diosa de la belleza y el amor; y Balder, el mejor y más bello de todos, señor de la luz y el verano, muerto por el

muérdago (invierno). Sin embargo, la divinidad más importante para los navegantes normandos que se aventuraban por mares y ríos desconocidos era Niord, dios de las costas, el mar, la pesca y el comercio. Nunca los vikingos se lanzaron a una aventura náutica sin encomendarse previamente a Niord, el cual a todas luces respondió con creces a aquella fervorosa devoción, recompensándolos con la posesión de vastos territorios europeos y el hallazgo de lejanas tierras al otro lado del Atlántico.

A LA CONQUISTA DE EUROPA

Las incursiones vikingas sobre la Europa Occidental empezaron poco antes del año 800 y prosiguieron durante más de doscientos años. El primero de los invasores nórdicos cuyo nombre ha llegado hasta nosotros fue Turgesios, quien a partir del 795 se fue apoderando de la mitad de Irlanda. Hacia esa misma época, otros

vikingos rodearon la costa septentrional de Escocia, se adueñaron de las islas Orkney y Shetland, y siempre depredando descendieron por la costa oeste, instalándose luego en la Escocia Sudoriental, el nordeste de Inglaterra y la Irlanda Oriental, utilizando la isla de Man como base central de operaciones en el Mar de Irlanda.

No encontrando, al parecer, las islas británicas lo bastante ricas como para satisfacer su desmesurada avidez de botín, los vikingos comenzaron a tentar suerte en otras regiones europeas a mediados del siglo IX. Así, remontaron los ríos Rin, Escalda y Sena, llegando el año 885 a asediar vanamente París con una gigantesca flota de setecientas barcas y cuarenta mil hombres. Antes, habían saqueado e incendiado las poblaciones de Roven, Nantes y Burdeos, sin que los reyes pudieran contener la ola invasora nórdica que amenazaba con destruir todas las grandes ciudades del reino franco, especialmente las situadas a orillas de vías fluviales.

Pero aunque los vikingos no estaban llamados a señorear permanentemente en Francia como lo hicieron en Inglaterra, supieron sí aprovechar la debilidad de los últimos reyes carlovingios para instalarse a lo largo del Sena en la región hoy llamada Normandía, bajo el mando de su jefe Rollón. En el año 912, el rey de Francia, Carlos el Simple, agobiado por las destructoras incursiones normandas, firmó con Rollón un tratado por el cual éste se reconoció su vasallo, a cambio del título de duque y de la cesión en feudo de dicha región. Los descendientes de estos normandos instalados en Francia fueron quienes conquistaron la totalidad de Inglaterra hacia 1066, conducidos a través del Canal de la Mancha por Guillermo el Conquistador.

El tratado del año 912 que reconoció el señorío de los vikingos en Normandía, señaló el fin de sus asedios contra Francia. Pero de ninguna manera puso término a sus expediciones navales, que como una serie de sucesivas oleadas, cada vez más poderosas, fueron abarcando ámbitos más extensos. Primero practicaron incursiones en España y luego en el Mediterráneo, tras pasar el estrecho de Gibraltar, culminando esos viajes con la conquista del sur de Italia y Sicilia, hacia el año 1090, y extendiendo también su dominio sobre gran parte de la costa del norte de África.

LOS VIKINGOS EN AMÉRICA

Más hacia el este, los vikingos suecos, a quienes se daba el nombre de varegos, penetraron profundamente en las tierras de los eslavos. Rurik, jefe de una de sus bandas, los rus, ocupó Novgorod, situado al sudeste de la actual Leningrado (San Petersburgo), tras penetrar con sus naves hasta el fondo del golfo de Finlandia. Los sucesores de Rurik, encabezados por su hijo Igor, descendieron hacia el sur e hicieron a Kiev capital de su reino, la futura Rusia, para más tarde avanzar hacia los mares Negro y Caspio, siguiendo el curso de los ríos rusos. Su espíritu aventurero impulsó a los varegos a lanzarse en sus barcas por el Dniéper y el mar Negro, hasta llegar a las mismas puertas de Constantinopla, mandados por el gran duque Olaf, después de haber navegado más de mil millas.



NAVE VIKINGA DE OSERBERG. Este navío fue restaurado en el museo de Oslo. Las incursiones vikingas sobre Europa Occidental empezaron poco antes del 800 y prosiguieron durante más de doscientos años consecutivos.

Pero si bien las incursiones de los vikingos hacia el este representaron un considerable esfuerzo náutico para su época, fueron sus expediciones hacia el oeste las que alcanzaron resultados más notables, pues culminaron con el hallazgo de tierras hasta entonces completamente desconocidas. Así, el vikingo Naddord

descubrió Islandia, la antigua Tulé, en el año 861. En esta gran isla no tardaron en establecerse ilustres familias de Escandinavia, fundándose allí un floreciente Estado. Años después, en el 877, un navegante islandés, Gumbiern, avanzó hacia el oeste, y descubrió una costa muy montañosa, que muchos años más tarde, en 983, sería explorada por otro aventurero vikingo llamado Frico el Rojo, quien le dio el nombre de Groenlandia o "*tierra verde*".



EXPEDICIÓN A INGLATERRA. En el tapiz de Bayeux se relata la incursión normanda a Gran Bretaña en 1066. Los vikingos detuvieron por algún tiempo el largo proceso de civilización de siglos enteros con sus invasiones a Europa.

Frico el Rojo exploró durante tres años las costas de la inmensa Groenlandia hasta encontrar tierras habitables, a las que trasladó 25 naves de colonos reclutados en Islandia, de las que sólo llegaron catorce, naufragando las restantes en un temporal. Con los que llegaron, se fundó en Groenlandia una colonia, de la cual no tardaron en salir a su vez nuevas exploraciones.

Un islandés establecido en Groenlandia, llamado Bejarne, refirió a Erico que siendo arrastrado por una tempestad había divisado un país fértil al sudoeste. Como Erico el Rojo estaba ya muy viejo para hacerse a la mar, equipó una nave que confió al mando de su hijo, Leif Ericsen y la hizo aventurarse en aquella dirección. El viaje de Leif fue extraordinariamente fructífero ya que le permitió descubrir Helluland o "*tierra de las piedras*" (Terranova) y Markland o "*tierra de la madera*", la que

corresponde a las costas de Nueva Escocia. Siguiendo más al sur, la expedición de Leif alcanzó la costa meridional de Canadá.

Así, pues, los vikingos fueron los descubridores de América, en cuyas tierras fundaron varias colonias. El más notable de los colonizadores normandos fue el islandés Thornefinn, rico comerciante que visitó Groenlandia y se casó con una hija de Erico el Rojo. Thornefinn inició la colonización de las tierras de América del Norte, encabezando varias expediciones que partiendo de Groenlandia e Islandia llegaron hasta las regiones que hoy corresponden a los Estados de Nueva York y Nueva Jersey, como lo atestiguan las ruinas y antigüedades escandinavas descubiertas en EE. UU.

Pero la colonización de las tierras americanas por los vikingos no pudo continuarse porque Islandia cayó bajo la dominación de Noruega, la cual la privó de sus libertades municipales y le prohibió todo comercio con el extranjero.

EFFECTOS DE LAS INVASIONES VIKINGAS

Aparte de la proeza de haber descubierto América, las expediciones e invasiones vikingas tuvieron diversos significados. La influencia de sus incursiones en el continente europeo varió según los países, siendo más fuerte en Inglaterra, Escocia e Irlanda y más local y limitada en Francia, Germania e Italia. El primero y más claro de sus resultados fue la pérdida y destrucción de vidas y propiedades en una escala desproporcionada al reducido número de los atacantes. Por algún tiempo, los vikingos detuvieron el largo proceso civilizador de siglos enteros. *"Las ciudades están despobladas, los monasterios arruinados y quemados, la campiña reducida a soledad... Los hombres se devoran mutuamente como los peces en el mar"*, se lamentaba un eclesiástico del siglo X. Se dice que todas las poblaciones de Francia fueron destruidas una vez como mínimo por los vikingos, en el curso de los siglos IX y X.

Pero pese a las destrucciones que ocasionaron, las invasiones escandinavas fueron beneficiosas en muchos sentidos. La mezcla de sangre vikinga en los pueblos del noreste de Europa fue un factor de gran trascendencia futura. Los vikingos, amén de su condición de guerreros, se revelaron como audaces aventureros extraordinarios marinos y hábiles comerciantes. Cuando sus actividades piratas

declinaron, se dedicaron con gran ahínco a comercio, convirtiéndose en precursores del tráfico marítimo en gran escala, que tanto auge iba a alcanzar con el correr de los siglos.



CARRO VIKINGO. Réplica de un carro hallado cerca de Oseberg

Los escandinavos dieron mues tras, asimismo, de amar profundamente la libertad. Aunque ilegales en su trato con los pueblos conquistados, concedieron, sin embargo, mucha importancia a los usos jurídicos, hasta el punto de que la palabra inglesa "*law*" (ley) es de neto origen escandinavo. En Islandia, los colonizadores vikingos llegaron a crear una Asamblea nacional de toda la isla, que fue el primer Parlamento de su género que existió en el mundo, con funciones legislativas y judiciales. Pero, por sobre todo, la importancia mayor de los vikingos fue que con sus viajes al oeste anticiparon mi movimiento naval que llegaría a ser de máxima importancia cuatro siglos más tarde, a partir de la gran travesía de Cristóbal Colón en 1492 en procura de "*una nueva ruta hacia las Indias*".

Capítulo 3

LOS NAVEGANTES DE LABORATORIO

Con el Renacimiento surgieron numerosos impulsores de la navegación, que sin hacerse a la mar apoyaron y facilitaron los elementos que hicieron posibles los grandes descubrimientos.

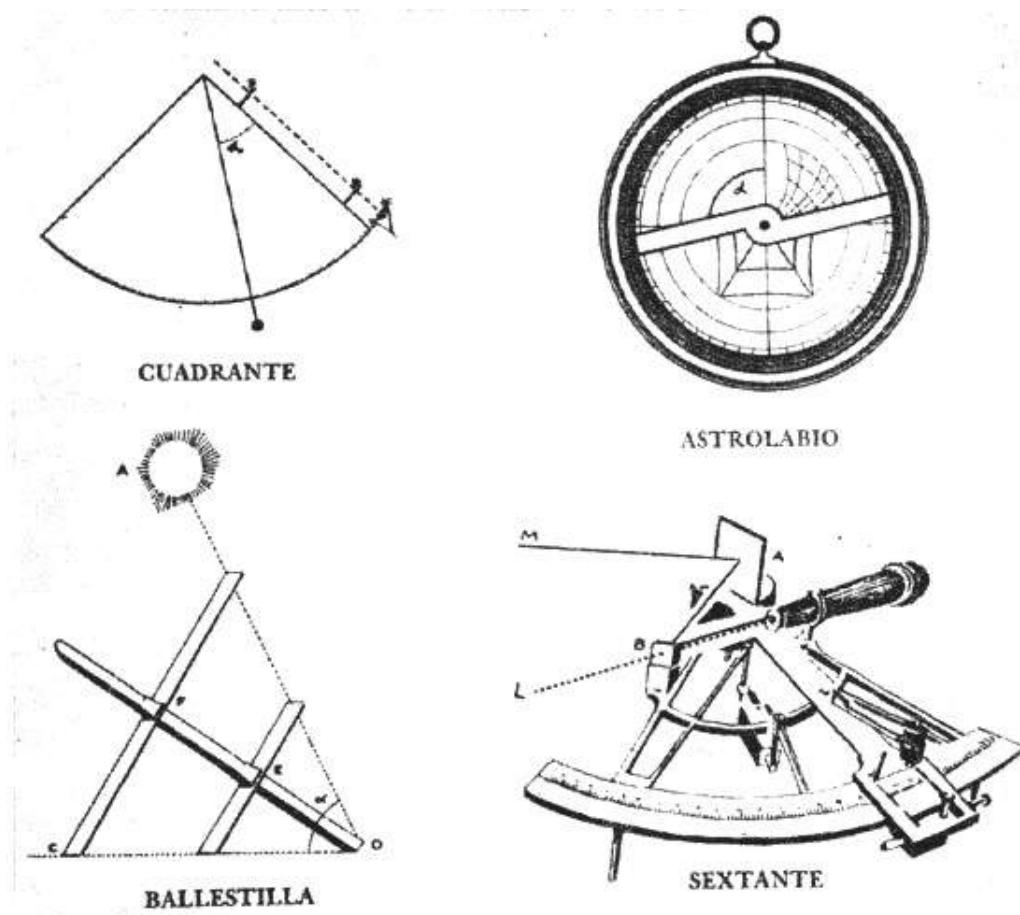


INSTRUMENTOS. Con ellos se logró un decisivo adelanto en lo navegación en el siglo XV

Hacia el siglo XIV, Europa, que vive los días de la Baja Edad Media, deja de concentrarse únicamente en la religión y comienza a dirigir la vista al mundo. Nuevos valores, desenterrados de la cultura grecolatina, y arrastrados a Occidente por los guerreros que retornan de las Cruzadas, inflaman la sociedad europea de la época, despertando en ella la afición por escribir, pintar y filosofar. Surgen un Dante, un Giotto, un Rogerio Bacon, y otros maestros que con sus obras anuncian el advenimiento de una nueva etapa en la evolución cultural de Occidente, que se llamará Renacimiento. Pero mientras los espíritus se ensanchan, la tierra permanece estrecha. Frente a todas las costas se levanta fiero el mar, y con él lo desconocido y lo impenetrable. Los viajes de los vikingos a través del océano son ignorados, y si

acaso en un momento se conocieron, se ha perdido toda memoria de ellos. Pero el "Libro de las maravillas del mundo", del veneciano Marco Polo, que entre los años 1271 y 1291 recorrió el vasto imperio de la China y las comarcas adyacentes, así como los míticos "Viajes" de Sir John Mandevilla, contribuyen a fomentar una creciente curiosidad sobre los prodigios de Oriente y paulatinamente dan alas a la esperanza de poder llegar a él por rutas marítimas.

"Llegar a la India" pasando primero por Cipango (Japón) y las islas de las especies, será el sueño del siglo venidero, el XV. Un sueño que servirá de palanca impulsora al progreso y desarrollo de la navegación y que comprometerá a príncipes, geógrafos y expedicionarios en una de las empresas más formidables de la historia.



"*EL ARTE DE NAVEGAR*". Publicado en 1583, muestra cómo se determina la latitud, observando la altura del sol a mediodía.

ADELANTO DE LA TÉCNICA NAVAL

Durante la laja Edad Media se realizaron progresos técnicos, científicos de conocimiento geográfico, sin los cuales no se habrían podido los grandes descubrimientos marítimos de los siglos XV y XVI. Ellos fueron la difusión de la idea de la esfericidad de la Tierra, el conocimiento de los ricos países de Oriente, y el decisivo adelanto de la técnica naval.

Las ideas de la esfericidad de la Tierra y de la existencia de las antípodas por algunos sabios griegos de la Antigüedad fueron nociiones corrientes entre los hombres cultos de fines de la Edad Media.

Basándose en ellas, aceptaban la posibilidad de llegar a las antípodas, *"navegando hacia el Occidente"*, tanto más cuanto que, según Ptolomeo. La longitud de la circunferencia terrestre resultaba ser un tercio más pequeña de lo que es en realidad.

Por razones religiosas y comerciales, los árabes de la Edad Media viajaron por mar y tierra a la India, a China y a las islas de la Sonda. Sus marinos y mercaderes se adueñaron del comercio del Índico, del Golfo Pérsico y del Mar Rojo. Los valiosos productos del Oriente eran llevados a Europa por la ruta marítima que se iniciaba en las costas de China, pasaba por la India y atravesaba el Índico y el Mar Rojo, hasta el golfo

De allí eran conducidos por tierra al puerto de Alejandría, desde donde los europeos, o los propios árabes, los transportaban en sus barcos por el Mediterráneo. Pero los turcos otomanos terminaron por cerrar la ruta del Mar Rojo a los árabes y arrebatarles aquel lucrativo comercio, transformándolo en un monopolio. Esta circunstancia contribuyó decisivamente a despertar el interés de los occidentales por buscar una nueva ruta hacia la India, que les permitiera librarse de la dependencia y el bloqueo de los enemigos de Occidente.

La técnica naval logró, a fines de la Edad Media, dos notables adelantos, sin los cuales no habrían podido realizarse los grandes viajes oceánicos de los Tiempos Modernos: la brújula y el timón. El descubrimiento de la primera, quizá de origen chino, basado en que una aguja magnetizada con un imán apunta siempre al Norte magnético, proporcionó a los navegantes una gran ayuda para orientarse en sus travesías. En el siglo XIII, los marinos europeos sabían ya gobernar sus buques por

aquel sistema, y los genoveses, cruzando el estrecho de Gibraltar, se abrieron camino hacia el ancho Atlántico con la brújula. Pero la estima de la posición de un barco en alta mar era ya otra cosa. De allí que algo más tarde se empezara a usar el astrolabio, disco marcado con grados, y provisto de una aguja móvil. Una vez suspendido, la aguja apuntaba al sol al mediodía y a la Estrella Polar por la noche, medio por el cual podía averiguararse la latitud.

El timón irrumpió durante la Edad Media, sin que se supiera exactamente dónde ni cuándo, reemplazando al remo de flanco que hasta entonces había proporcionado el único medio para hacer evolucionar a los navíos. A pesar de la resistencia que encontró en un principio, el timón terminó por imponerse, ya que se reveló como indispensable para los barcos de alta mar.

También entraron en uso, hacia la misma época, otros instrumentos, como *el sextante*, que, aunque no muy preciso en sus resultados, permitieron a *los marineros* navegar fuera de la vista de tierra, en forma antes desconocida. Asimismo, hicieron su aparición cartas de mareas más exactas y minuciosas. El interés clásico por la geografía hablase perdido en la Alta Edad Media, y con él la cartografía. Pero en el siglo XIII empezó a revivir, y durante el Renacimiento se incrementó en gran medida, favoreciendo el mayor conocimiento del mundo, característica saliente de la nueva era que advenía.

ENRIQUE, EL NAVEGANTE

El obstáculo que representaba para el tráfico comercial marítimo hacia la India el dominio del Medio Oriente por los turcos otomanos, el cual culminaría con la toma por éstos de Constantinopla, en 1453, sumió a los occidentales en un mar de interrogaciones. ¿No sería una verdadera cruzada, provechosa y cristiana a la vez, atacar a los infieles otomanos por la espalda? ¿No se podría, acaso, circunnavegar África para llegar a las islas de las especias? Estas inquietudes, que pasaron a ser la gran preocupación del siglo XV, constituyeron en un principio la ilusión de un hombre aislado, el príncipe Enrique de Portugal (1394-1460), a quien la historia recuerda como Enrique el Navegante, a pesar de que él personalmente jamás se embarcó rumbo al Océano. Este príncipe lusitano consagró vida y esfuerzos a una sola meta: "*pasar a donde nacen las especerías*", las *islas* índicas; llegar a las

Molucas, donde prosperaba la valiosa canela, la pimienta y el jengibre, que los mercaderes italianos y flamencos pagaban todos los días a precio de oro. Esta obsesión del rey Enrique iba a significar un impulso extraordinario para el desarrollo de la navegación. Por otra parte, la situación geográfica de Portugal, rodeado por todos lados por Castilla, contribuía a enfatizar que la única vía libre para los aventureros portugueses era lanzarse al Océano. La ubicación de las costas lusitanas inducía, pues, a las empresas marítimas, atrayendo a los barcos y navegantes de las más diversas nacionalidades. De este modo, el escenario que vio actuar a Enrique no podía ser más apropiado para el desarrollo de sus inquietudes.

El príncipe Enrique se reunió con todos los sabios de su tiempo. Y tras mandar construir una casa en el punto extremo de Portugal, el promontorio de Sagres, cerca del cabo San Vicente, se instaló en ella, dando comienzo a una febril actividad. Allí colecciónó mapas e informes náuticos y ordenó traer a su presencia a los astrónomos y pilotos más destacados de la época. Los sabios de más edad le declararon, evocando el testimonio de Aristóteles, Estrabón y Ptolomeo, que toda navegación allende el ecuador era imposible, pues en las inmediaciones del trópico, el mar se transformaría en un líquido espeso, y las naves se incendiarían bajo el ardor inaguantable del sol a plomo.

Pero entre los especialistas consultados por Enrique el Navegante hubo otros hombres de ciencia, judíos y árabes, que le revelaron testimonios distintos y más alentadores, como el del gran geógrafo Edrisí, quien habría comprobado, hacia el siglo XII, que al Sur se extendía un país fértil, Blad Ghana (Guinea), de donde los moros conseguían esclavos negros en caravanas que atravesaban el desierto. Afirmaron, además, estos sabios, haber visto mapas árabes en que estaba marcada la ruta alrededor del África. A su juicio, podía hacerse la tentativa de navegar a lo largo de la costa africana, utilizándose los nuevos instrumentos para determinar las latitudes, y construyéndose barcos mayores y mejor dotados para hacerse a la mar. Alentado por aquellas optimistas apreciaciones; Enrique el Navegante no tardó en enviar desde Sagres diversas expediciones navales, con la misión de bordear la costa-occidental de África y avanzar metódicamente hacia el sur, en demanda de la India. Así, las islas del nordeste de África, Madera, las Canarias, las Azores y Cabo Verde, fueron descubiertas y ocupadas.



BUQUES PORTUGUESES. Durante la primera mitad del siglo XVI yo recorrían los mares las carabelas de Portugal, uno de los países más adelantados en materia de navegación. Existía una gran rivalidad con su vecino: España

Y gracias a la tenacidad del príncipe portugués comenzó la época de los viajes por las costas de África, más largos cada vez. En 1460, a la muerte de Enrique, los portugueses habían alcanzado casi al Golfo de Guinea, comerciando en oro e iniciando el tráfico de esclavos.

RIVALIDAD CASTELLANO-PORTUGUESA

La desaparición de Enrique el Navegante no paralizó la expansión marítima portuguesa, pues la exploración de África, que había empezado prácticamente como una afición particular del príncipe, se convirtió en un asunto de interés nacional. En 1486, durante el reinado de Juan II, Bartolomé Díaz descubrió la extremidad meridional del continente africano, dando la vuelta al cabo que llamó de las Tormentas, y que fue rebautizado por el soberano con el nombre de Buena Esperanza. El descubrimiento del cabo permitió a su vez la prosecución de los viajes, siguiendo ahora la costa oriental de África, hasta llegar a la India, hazaña que fue realizada por primera vez por Vasco da Gama, en 1498.

Pero a todo esto había sucedido algo increíble. Un tal Cristóbal Colón, amparado por los Reyes Católicos, había salido en 1492 al océano abierto rumbo al Oeste, en vez de seguir la ruta al Este, pasando por África y, milagro sin igual, "había llegado a la India", de acuerdo a lo que se creyó inicialmente.



ENRIQUE, EL NAVEGANTE. Soñó con pasar a donde nacen las especerías.

Más tarde, cuando hacia 1500 se empezó a pensar que las tierras descubiertas debían corresponder a un "Nuevo Mundo", el mismo Colón y otros navegantes encaminarían todos sus esfuerzos por encontrar en aquél el ansiado paso hacia la verdadera India, constituyéndose esta circunstancia en un nuevo impulso para el auge de la navegación.

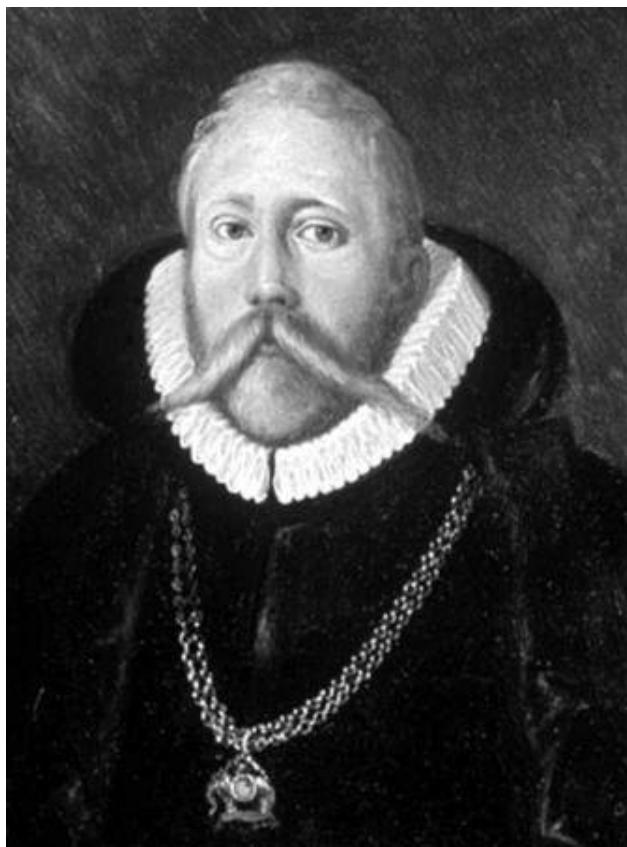


JACQUES COEUR. Construyó una marina con poderosas galeras.

El descubrimiento de Colón tuvo la virtud de acrecentar la rivalidad marítima castellano-portuguesa, la cual se tradujo, a su vez, en fecundos progresos para la navegación, el comercio y la geografía. Esta rivalidad se había iniciado ya en la época en que los portugueses comenzaron sus exploraciones de las costas africanas, ya que los reyes de Castilla trataron de interponerse, alegando que como sucesores de los monarcas visigodos a ellos correspondía el derecho a conquistar África y explotar su comercio. Tras variadas alternativas, la disputa fue zanjada finalmente en 1494 por el Tratado de Tordesillas, fruto de negociaciones directas entre don Juan II y los Reyes Católicos, el cual fijó una línea de demarcación a 370 leguas al oeste de las islas de Cabo Verde. La corona de Castilla sería dueña de las tierras que conquistase al poniente de dicha línea y la de Portugal de las situadas al oriente de la misma. En buen romance, Portugal y España se repartían entre ellos todos los mares y continentes.

LOS PAÍSES BAJOS Y FRANCIA

Mientras Portugal y España impulsaban la navegación con su rivalidad en las exploraciones marítimas, en otras potencias europeas las actividades náuticas también habían comenzado a florecer hacia fines de la Edad Media y comienzos de los Tiempos Modernos.



TYCHO BRAHE. Confeccionó un catálogo que incluía 777 estrellas.

Es el caso de Francia, en que bajo el reinado de Carlos VII, gracias a un hombre llamado Jacques Coeur (1395-1456), la navegación cobró un importante auge. Coeur, rico comerciante de Berry y financiero de gran habilidad, no sólo fue un valioso ministro de Carlos VII, sino que puso al servicio de su nación las amplias relaciones que su actividad mercantil le había creado en el Mediterráneo. Tras fundar factorías en Siria, Egipto, Italia y España, monopolizó todo el comercio de una parte de Europa, creando varios centenares de sucursales y construyendo para Francia una marina constituida por poderosas galeras. A su muerte, Francia quedó con el dominio de una importante corriente de comercio marítimo, como era todavía la del Mediterráneo.

Los Países Bajos no permanecieron, tampoco, ajenos al proceso de desarrollo sostenido de las actividades náuticas, experimentando sus puertos, desde finales del siglo XII, un extraordinario auge, que culminaría en las centurias siguientes con el desplazamiento hacia sus costas de una importante parte del comercio mundial. Amberes, Amsterdam, Brujas, Arnemuiden y Damme crecen y progresan.



VESPUCIO. El primero en asegurar que América era un nuevo continente.

En el siglo XVI, Amberes conocerá un periodo de prosperidad impresionante. Allí se establecerán innumerables comerciantes ingleses, alemanes, italianos, españoles y portugueses, constituyendo un centro de vital importancia para el comercio, la navegación y las finanzas. Sus astilleros navales alcanzarán, asimismo, justa fama de eficiencia y habilidad en la construcción de todo tipo de naves. La explicación de todo esto es que, por obra de la ampliación del orbe, mediante los grandes descubrimientos, los puertos que tienen una situación más céntrica dentro del nuevo mapamundi, entre los que sobresalen precisamente los de los Países Bajos,

junto a los de Portugal, España, Inglaterra y Francia, obviamente desplazan a los del Mediterráneo, que ha dejado de constituir el centro del mundo.

NUEVOS PROGRESOS

Las grandes travesías marítimas del siglo XVI trajeron aparejados consigo nuevos e importantes progresos en materia de construcción naval y conocimientos náuticos. Viajeros distinguidos y geógrafos prolíficos dieron a la publicidad múltiples trabajos de gran utilidad para los navegantes. Juan Huygen van Linschooten (1563-1611), viajero holandés que participó en varias expediciones, publicó diversas obras que fueron traducidas a varias lenguas, como "*Historia de la navegación*", "*Viajes a las Indias Orientales*" y "*Catecismo del navegante*". Otra contribución digna de destacar fue la de Tycho Brahe, astrónomo danés nacido en 1546 y muerto en 1601, quien confeccionó un catálogo que incluía 777 estrellas, el cual representó un inestimable aporte para la orientación de los marinos en alta mar.

Asimismo, las cartas náuticas mejoraron sustancialmente con la invención en 1569 de un nuevo procedimiento, el de las "latitudes aumentadas", debido al gran geógrafo flamenco Gerardo Kremer, más conocido como Mercator. La proyección de Mercator consiste en representar los meridianos por líneas rectas, igualmente espaciadas, y los paralelos por líneas rectas perpendiculares a los meridianos, cada vez más separadas a medida que se alejan del ecuador, hacia los polos. Es la única que permite trazar los rumbos en línea recta y medir exactamente la distancia entre dos puntos, por lo cual se ha seguido utilizándola hasta el día de hoy en las cartas náuticas.

VESPUCIO Y LA CÁTEDRA DE COSMOGRAFÍA

Un nombre que aparece muy vinculado al progreso de la navegación en la época de los grandes descubrimientos es el del marino y cosmógrafo italiano Américo Vespucio (1451-1512), el primero que en Europa dio a conocer que las tierras descubiertas por Colón constituían un nuevo continente. Describiendo ciertos viajes suyos al sur de aquél, de los cuales no hay constancia histórica de que efectivamente los haya realizado, Vespucio motivó que un cartógrafo alemán llamado Martin Waldseemüller diera su nombre al recién descubierto continente, que

así pasó a llamarse "América" en vez de "Colombia", como habría sido lo más justo. Sin embargo, Vespucio fue mucho más que un mero e involuntario despojador de parte de la gloria que correspondía a Colón. Sus mapas y descripciones del Nuevo Mundo, recogidos en un volumen fechado en 1504, el cual fue traducido a varias lenguas, permitieron ampliar extraordinariamente el conocimiento de la navegación en las costas de América.

Más tarde, como piloto mayor de la Casa de Contratación de España, desde 1508 hasta su muerte, Vespucio tuvo la oportunidad de estar al frente de la Cátedra de Cosmografía de aquélla, una de las secciones más importantes de este gran tribunal con sede en Sevilla, que estaba encargado de regular el comercio de Indias. En la Cátedra de Cosmografía se preparaba a los pilotos y a los maestros de naves. Estos, una vez en el ejercicio de su profesión, debían llevar un "diario de navegación" y presentar al piloto mayor de la Casa una descripción de las costas y de los puertos visitados, informes que, entre otras cosas, fueron de gran utilidad para la confección de mapas de América. De este modo, la Cátedra de Cosmografía de la Casa de Contratación fue la primera y más importante escuela de navegación en la Europa del siglo XVI, jugando un papel importante en el desarrollo de las actividades náuticas de su tiempo.

Capítulo 4

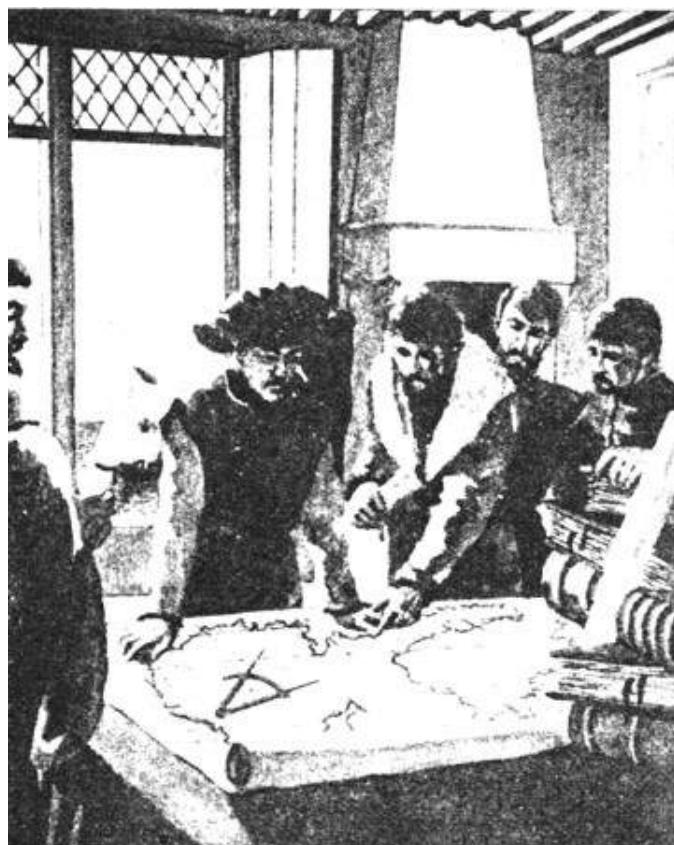
LA EPOPEYA DE LOS DESCUBRIMIENTOS

Pocas gestas en la historia del mundo tiene colorido y el valor implícitos en las hazañas de los navegantes portugueses y españoles de los siglos XV y XVI, que zarparon hacia el oeste dejando la vida en la búsqueda de nuevas tierras.



El explorador es la expresión más individualista de la sociedad humana. Lleva en sí todo el deseo de evasión que periódicamente embarga el corazón del hombre: parte tras el horizonte, sueña con mundos desconocidos, enciende la imaginación del adolescente y del ciudadano encadenado a un orden establecido. Y los grandes exploradores que se aventuraron en los desconocidos océanos de los siglos XV y XVI, impulsados por el hambre de oro y especias, los navegantes y conquistadores que abrieron nuevas rutas y buscaron nuevos mercados para una Europa desbordante de vitalidad, permanecen en la historia como símbolo de la

inextinguible curiosidad y ansia de dominio del hombre.



ENRIQUE EL NAVEGANTE. Preparó, y envió desde Portugal expediciones hacia el sur y el oeste. Fue el gran impulsor de la navegación de su época.

La Edad de Oro de los grandes descubrimientos se inició cuando el próspero comercio de especias, telas y perfumes con la India, manejado durante siglos por mercaderes y navegantes italianos, fue interrumpido debido al creciente poderío turco. Los musulmanes cortaron la ruta oriental a través del Mediterráneo y del Mar Rojo, causando la decadencia de las otrora esplendorosas Génova y Venecia, y obligando a los traficantes occidentales a buscar nuevas rutas: ya fuese en torno al África, doblando el Cabo de Buena Esperanza, o saliendo al Atlántico rumbo al oeste, hasta encontrar la costa de China. Nadie sospechaba aún, que antes de llegar a la lejana Catay habría que atravesar un gigantesco continente desconocido que más tarde se llamaría América.

El progreso de la tecnología naval había creado un nuevo tipo de embarcación, que combinaba las ventajas de las pequeñas y pesadas naves norteñas, casco resistente

y firme, y las veloces galeras mediterráneas: la carraca, el galeón y la carabela. Velas repartidas en tres o cuatro mástiles aumentaban la velocidad, un nuevo tipo de timón aseguraba el control del rumbo y cañones situados en los flancos garantizaban una eficaz defensa contra los piratas berberiscos o los filibusteros norteños. La brújula, el reloj de arena y la corredera permitieron calcular y medir con mayor precisión tiempos y distancias.

El escenario del mundo estaba dispuesto para que se iniciara el fabuloso drama de las grandes exploraciones marinas: una epopeya cuyos personajes principales plasmaron para siempre el futuro rostro de la navegación.

ENRIQUE EL NAVEGANTE: EL PRIMER PASO

A comienzos del siglo XV, Ceuta, punto clave que controlaba el estrecho de Gibraltar, albergaba una base naval musulmana desde la cual poderosas flotas salían a atacar puertos portugueses o a interceptar convoyes mercantes que unían los puertos del Mediterráneo con aquellos de Europa Occidental y del Mar del Norte. En 1415, el príncipe Enrique, quinto hijo del rey Juan I de Portugal, encabezó una expedición destinada a arrebatar Ceuta a los moros: fue el primer paso de la expansión de Portugal más allá del océano.

Tres años más tarde, el audaz príncipe comenzó a enviar expediciones marinas hacia el sur y el oeste, en viajes cada vez más largos.

Muchos de los expedicionarios patrocinados por Enrique el Navegante regresaron con relatos de nuevas islas, cabos, caletas costeras y con mapas que guiarían a sus sucesores. En 1417, Joao Gonçalves Zarco, capitán de una pequeña carabela que enarbola los colores del príncipe portugués, fue lanzado por una tempestad sobre una isla desierta y desconocida, la que bautizó con el nombre de Porto Santo; enviado a colonizarla un par de años más tarde, descubrió Madeira, y fundó en 1421 la ciudad de Funchal. Gil Fáñez llegó en 1433 hasta el temido cabo Bojador y lo rodeó sin dificultades, echando abajo de una vez para siempre el mito de la peligrosidad de sus aguas. A partir de esa fecha, se sucederían las exploraciones portuguesas de la costa africana: el mismo Fáñez llegó hasta la bahía de Río de Oro, y pocos años más tarde otro navegante, Antonio Gonçalves, desembarcó en ese mismo lugar e hizo contacto con los lugareños. De regreso, llevó a Lisboa a algunos

negros prisioneros, con gran asombro de los portugueses, quienes hasta ese momento creían que toda África, al que asignaban una extensión mucho menor de la que realmente tiene, estaba habitada por tribus bereberes de Sierra Leona.

Antes de que terminara el siglo, los portugueses habían descubierto la costa de Guinea y el delta del Níger: en 1484, Diego Cao plantó la bandera lusitana en las márgenes del Congo y al año siguiente llegó hasta los 22 grados de latitud sur antes de volver sobre sus pasos.

Cada expedición dejaba establecida una factoría, verdadera cabeza de puente de Portugal en la costa africana; muy pronto el comercio entre Lisboa y las factorías se hizo floreciente, y ya alrededor de 1465 una veintena de carabelas visitaba cada año la lejana bahía de Arguim, regresando con cargamentos de esclavos, marfil y maderas preciosas.

El tramo final, el pasaje del Atlántico al Índico, vía el Cabo de Buena Esperanza, fue descubierto gracias a Juan II de Portugal, quien subió al trono en 1481 y de inmediato se dispuso a emular las hazañas de su célebre tío, Enrique el Navegante. En Bartolomé Díaz, marino de cuya ascendencia poco o nada se sabe, encontró al capitán capaz de encabezar la arriesgada empresa.

En la primera quincena de agosto de 1487, Bartolomé Díaz zarpó de Lisboa con tres pequeños navíos, con los cuales recorrería ocho mil millas. Tras tocar tierra en varias bahías de la costa occidental del África, una tempestad le alejó del continente negro y sólo unos días más tarde un viento favorable le permitió tomar rumbo hacia el este, para acercarse una vez más, según creía, a la costa. Pero después de varios días de navegación, aún no se vislumbraba tierra en el horizonte... La pequeña flota había rodeado, sin percatarse de ello, el extremo sur del África.

Bartolomé Díaz comprendió la situación y puso proa al norte. Había podido



AÑO 1500. *Carta geográfica realizada por Juan de la Cosa*

comprobar que el África no era, después de todo, una barrera infranqueable que se extendía hasta el polo, como sostenían muchos sabios de la época. Quiso continuar viaje hasta llegar a la India, pero la amenaza de un motín le obligó a retroceder sobre sus pasos, rodeando una vez más el terrible Cabo de Buena Esperanza, esta vez sin separarse de la costa, y regresando a Portugal vía el Atlántico. En diciembre de 1488, la triunfante flota entraba al estuario del río Tajo.

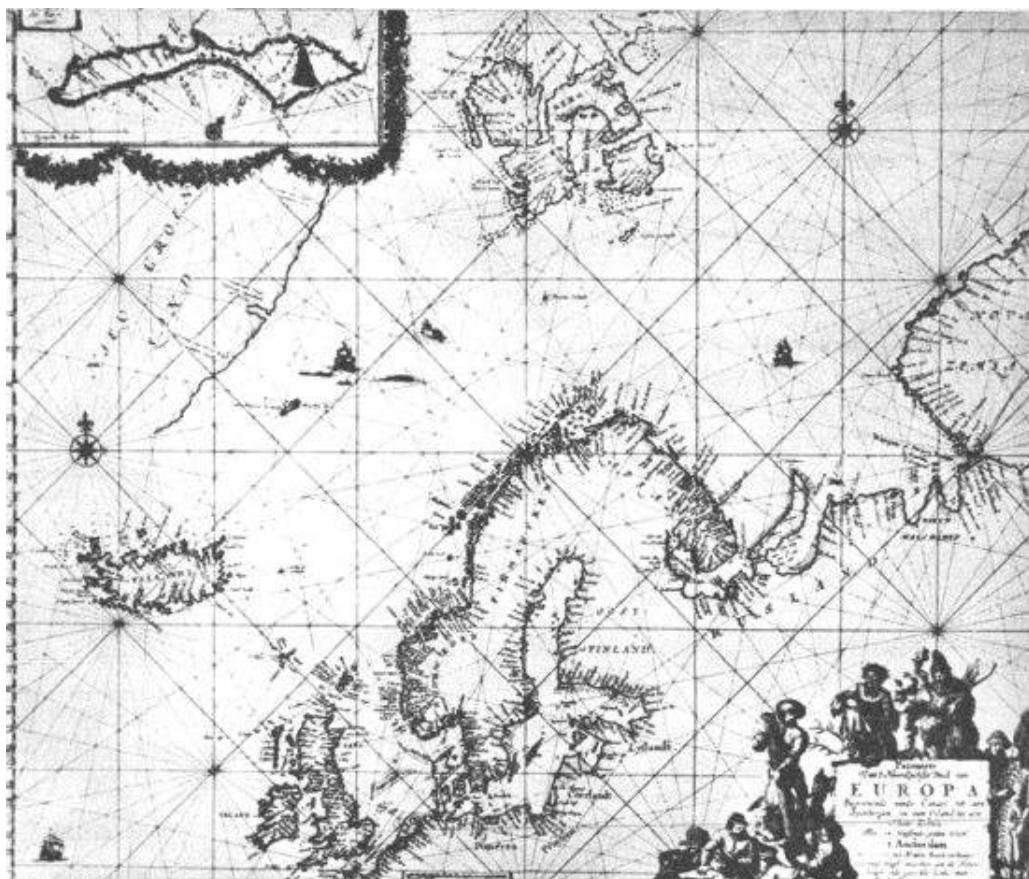


BARTOLOMÉ DÍAZ. Contorneó África del Sur y le dio el nombre de Cabo de Bueno Esperanza.

Durante algún tiempo, el hábil navegante permaneció en tierra. Pero en 1500, cuando Pedro Alvares Cabral recibió el mando de la segunda flota portuguesa enviada a las Indias, Díaz pidió que se le incluyera en la expedición: fue nombrado

capitán de una de las poderosas carabelas que componían el convoy.

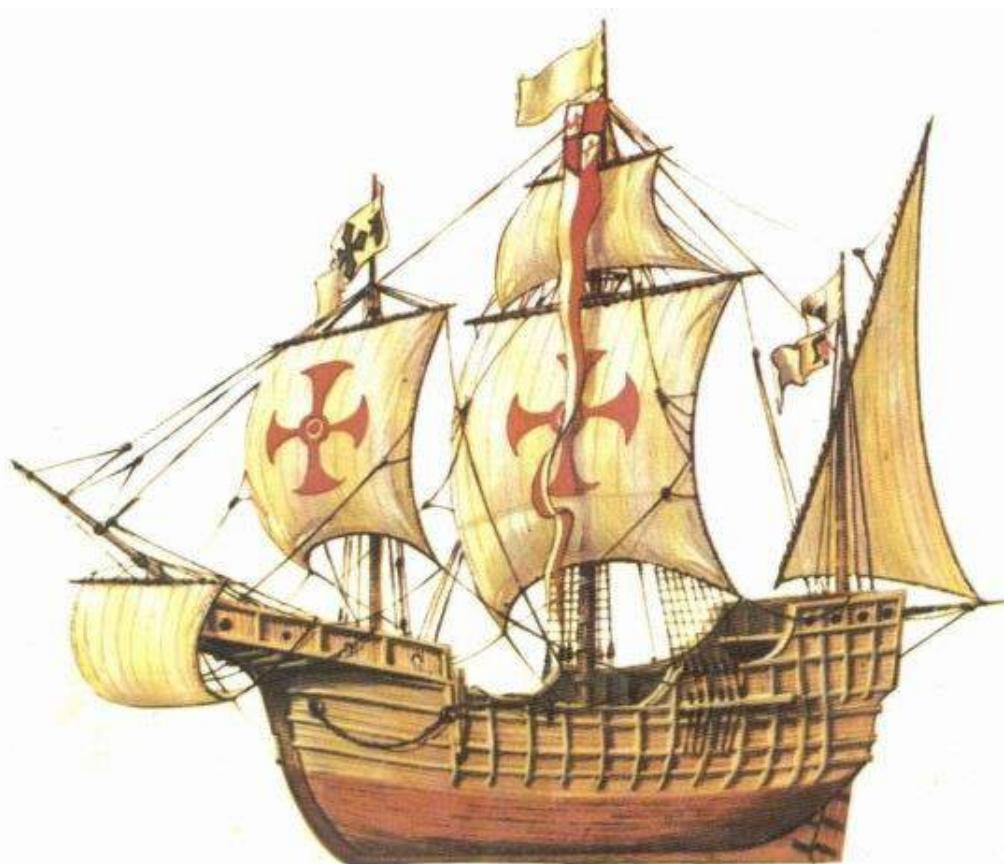
El almirante Alvares Cabral, hijo de una noble familia y experto navegante, zarpó de Lisboa el 9 de marzo con una flota de 13 barcos tripulados por 1.200 marinos. Para evitar la falta de viento de las costas de Mauritania, se alejó de la costa africana y desconocidas corrientes marinas le llevaron hacia el sudoeste, rumbo a Sudamérica. El 22 de abril, una mancha oscura tras el horizonte anunció la presencia de tierras desconocidas: eran las costas de Brasil, a las que Alvares Cabral dio el nombre de "Terra de Santa Cruz", tomando posesión de ellas en nombre del soberano portugués.



EUROPA DEL NORTE. Según una carta geográfica correspondiente a 1684

Algunos autores afirman que el descubrimiento de Alvares Cabral no se debió al azar: el almirante habría desviado deliberadamente su flota, empeñado en conocer los territorios asignados a su soberano por el Tratado de Tordesillas de 1494. Ya en 1493, el Papa Alejandro VI, previendo que muy pronto las potencias europeas se

disputarían la primacía de los territorios descubiertos por sus navegantes, había promulgado una bula estableciendo una línea de demarcación de polo a polo: a España correspondería la exploración y colonización de todas las tierras situadas al oeste de esa línea, y Portugal gozaría de los mismos derechos hacia el este. Ambas partes quedaron insatisfechas, lo que condujo al tratado bilateral del año siguiente: así, desplazando la línea un poco hacia el oeste, Portugal pudo hacer valer sus derechos al Brasil.



LA "SANTA MARÍA". La carabela de mayor envergadura de las tres con que Cristóbal Colón zarpó del puerto de Palas rumbo al Nuevo Continente.

Tras esta primera visita a lo que pronto sería la más importante colonia de ultramar de su patria, Alvares Cabral puso proa al sudeste para acercarse al Cabo de Buena Esperanza. Los terribles temporales que durante gran parte del año asolaban la región alcanzaron también a la intrépida flota lusitana: cuatro embarcaciones se hundieron en el embravecido oleaje, sin que fuese posible salvar ni a uno solo de

sus tripulantes. Entre ellas se encontraba la carabela de Bartolomé Díaz, quien murió en su puesto. El primer europeo que había navegado en aguas sudafricanas encontró en ellas tu tumba...

La expedición de Alvares Cabral continuó rumbo a la India, y más tarde regresó a Lisboa cargada de pimienta y otras especias.



LOS ROSTROS DE COLON. El descubridor de América no posó nunca para un retrato y es por ello que aunque existen muchos de él, ninguno es igual al otro. Paralelo a la incógnita de su rastro, está la de su origen. Varias ciudades se disputan el honor de haberle visto nacer, pero los eruditos se inclinan por Génova. Otros estudiosos afirman que el navegante nació en Savona y a los 25 años se trasladó a Portugal.

Se ha dicho también que era judío, gallego o catalán.

Fue el primer paso hacia la supremacía portuguesa en el Océano Índico: poco después, las flotas lusitanas arrebataban las prósperas líneas de navegación a sus rivales árabes, fundaban la factoría portuguesa de Goa e inauguraban el comercio

con las Indias Orientales, Siam y China, llegando hasta el Japón en 1542.

UN MUNDO NUEVO

La bula de Alejandro VI, el Tratado de Tordesillas, la expedición de Alvares Cabral fueron sólo algunas trascendentales consecuencias de la heroica aventura protagonizada poco antes por un navegante genovés cuya vida se entrelaza con la leyenda: Cristóbal Colón, quien descubrió un mundo nuevo y estableció en el remoto continente las primeras avanzadas de un imperio sobre cuyas tierras jamás se pondría el sol.

Las incógnitas que rodean su vida se inician con el lugar y la fecha de su nacimiento. Varias ciudades se disputan el honor de haberle visto nacer: los eruditos se inclinan por Génova, y fijan la fecha entre septiembre y octubre de 1451.

Existen innumerables otras hipótesis acerca de los orígenes y la juventud de Colón. Se ha dicho que era judío, gallego o catalán, que en su juventud fue corsario, que era pariente cercano del almirante francés Coulon, con quien navegó bajo las órdenes de René d'Anjou.

En todo caso, se sabe que durante casi una década Cristóbal Colón se esforzó infructuosamente por interesar en sus planes a los reyes de Portugal (entre ellos Juan II, quien habría tratado de arrancarle su "secreto" con engaños), de Francia y de España; pero sólo en 1492 la reina Isabel de Castilla accedió a sus insistentes solicitudes y le autorizó a formar su flotilla de tres carabelas en el puerto de Palos.

El texto del contrato de Cristóbal Colón con la casa real de Castilla, las cartas de presentación dirigidas al Gran Khan y el salvoconducto otorgado por sus patrocinadores, testimonian su intención de descubrir "*varias islas y tierras firmes del Océano*" a lo largo de las costas de China, fundar una factoría similar a las portuguesas del África, y convertirse en señor hereditario de estas tierras, bajo protección del soberano español. Antes de zarpar, se le nombró por anticipado virrey y gobernador general de todas las tierras que descubriera.

La "Santa María", la "Pinta" y la "Niña" zarparon de Palos el 12 de agosto de 1492, y tras una estada de tres semanas en Las Palmas, pusieron proa al Atlántico a comienzos de septiembre. Los vientos alisios le hicieron avanzar rápidamente hacia

el sudoeste, y pronto la tripulación temió que no podría regresar: hasta el momento nadie había navegado durante 30 días sin ver tierra...

LA LARGA TRAVESÍA

La bitácora de Colón, así como diarios y cartas de otros navegantes de la época, permiten reconstruir algunos detalles de la vida de a bordo. El rumbo era controlado por el timonel, quien, bajo cubierta, maniobraba la pesada palanca horizontal que movía el timón: se guiaba por la brújula o, a veces, por órdenes gritadas desde el puente.



MATEMÁTICO Y COSMÓGRAFO. Amerigo Vespucci tomó parte en dos expediciones enviadas por el rey de Portugal al continente que lleva ahora su nombre. En 1503 intentó rodear África y seguir hacia la India, pero fue desviado por las corrientes atlánticas llegó a las costas brasileñas, desde donde había partido.

El capitán marcaba la dirección en un mapa, calculando "a ojo" la distancia recorrida cada día; los astrolabios, cuadrantes y tablas astronómicas sólo eran conocidos por

algunos eruditos. El tiempo se medía con un reloj de arena, y un miembro de la tripulación debía estar siempre atento para darlo vuelta en el momento preciso.

La tripulación dormía sobre el entablado de la cubierta, la hamaca fue una de las novedades traídas por Colón del Nuevo Mundo, y se alimentaba principalmente de galleta marinera, aceitunas, queso y pescado salado; de vez en cuando se preparaba un cocido de carne salada sobre el fuego encendido en una pequeña caja metálica. Los dispositivos sanitarios se limitaban a barriles colgados sobre el agua desde la baranda lateral.

Después de la larga travesía del Mar de los Sargazos, en la noche del 11 al 12 de octubre, una mancha apareció tras el horizonte. Era la isla Guanahani, de las Bahamas, que Colón bautizó como San Salvador. Creyendo encontrarse en las cercanías del Japón, el descubridor navegó a través del archipiélago hasta tocar costas cubanas, las que tomó por una península china. El resto de la historia es de sobra conocido: en vísperas de Navidad, la "Santa María" se estrelló contra un arrecife de la costa haitiana, y dejando en tierra a su tripulación, absorta en la búsqueda de oro, Colón reembarcó en la "Niña", logrando llegar, tras un accidentado viaje, a las Azores. El 4 de marzo entraba a Lisboa, y diez días más tarde los soberanos españoles le recibían en Palos, su punto de partida.

Fue el momento de su mayor gloria. Nombrado almirante del Gran Océano y Virrey de las Indias, Colón recibió el mando de una flota de 17 naves y en septiembre de 1493 zarpaba desde Cádiz: en los tres años siguientes descubrió Guadalupe, Sta. Cruz y las islas Vírgenes, exploró la costa sudoeste de Cuba, tocó tierra en Jamaica y circunnavegó Haití. Un tercer viaje, entre 1498 y 1500, lo llevó a la costa septentrional del continente sudamericano, la que recorrió hasta el delta del Orinoco, recalando en las islas de Trinidad, Tobago y Granada.

En las nuevas colonias ya se producían los primeros choques entre indios y españoles, y la ambición de los conquistadores desató una guerra de intrigas que terminó con la destitución del almirante y su reemplazo por el prepotente Francisco de Bobadilla, quien hizo apresar a Colón y lo envió de regreso a España, cargado de cadenas. Una vez más intercedió la reina, y en 1502 Colón partía por cuarta y última vez. Si bien no encontró el ansiado paso hacia el oeste, atravesó el Caribe, recorrió las costas centroamericanas y trató de establecer una colonia en Veragua;

pero debió abandonar dos de sus cuatro embarcaciones, y a duras penas pudo llegar a Jamaica con las otras dos. Allá esperó un año que una carabela, procedente de Santo Domingo, llegara a rescatarlo; a fines de 1504 regresaba a España, envejecido y quebrado moralmente por la injusticia de las autoridades. Murió dos años más tarde, pobre y amargado, convencido aún de haber descubierto las primeras avanzadas del continente asiático.

Muchos de sus compañeros se disputaron la gloria de descubrir nuevas tierras. Ya en 1499 Vicente Yáñez Pinzón, comandante de la "Niña" en 1492, organizó su propia expedición, que atravesó el Ecuador y el 26 de enero de 1500 vislumbró en el horizonte un promontorio, identificado hoy como el Cabo de San Agustín, en el Brasil. Bordeando la costa, Yáñez Pinzón llegó hasta las desembocaduras del Amazonas y del Orinoco, pero dos de sus barcos naufragaron y regresó a Palos completamente arruinado. Alonso de Hojeda, quien en su niñez fuera paje del duque de Medinaceli, acompañó a Colón en su segundo viaje, en 1499, en una expedición financiada por su familia; recorrió la costa de Venezuela hasta el golfo de Maracaibo y explotó el Magdalena, regresando a Cádiz a mediados de 1500. Más tarde, volvió a América, donde se dedicó a explotar lavaderos de oro y traficar en esclavos; a lo largo de su agitada y aventurosa vida, jamás recibió una herida y estaba convencido de su propia invulnerabilidad. Murió en la miseria, en Santo Domingo en 1515.

En el primer viaje de Hojeda, le hizo de piloto Juan de la Cosa, quien acompañara a Colón en sus primeros dos viajes. Fue una víctima más de los incontables peligros de las casi desconocidas tierras americanas: en una expedición posterior, en 1510, tomó parte en una escaramuza con los indios y una flecha envenenada con curare puso fin a su vida. Antes, en 1501, había pilotado el barco uno de los personajes más pintorescos que recorrieron la zona en esos aventurosos años: Rodrigo de Bastidas, un rico notario sevillano, quien, entusiasmado por los relatos de los marineros que regresaban de las Indias, organizó ese año una expedición que exploró las costas centroamericanas. Bastidas fue apresado por Bobadilla en Santo Domingo y enviado de regreso a España; pero el Caribe lo atraía como un imán, y allí, tratando de fundar una colonia, murió veinte años después de su primer viaje. También a comienzos del siglo XVI navegó por las tumultuosas aguas americanas el

matemático y cosmógrafo florentino Amerigo Vespucci, o América Vespucio, quien daría su nombre al continente. Vespucci tomó parte en dos expediciones enviadas por el rey de Portugal, en los primeros años del siglo; en 1501 llegó a las costas de Brasil, y dos años después, intentando rodear África y seguir hacia la India, fue desviado por las corrientes atlánticas y llegó nuevamente a la costa brasileña, donde fundó las primeras colonias portuguesas.

Al multiplicarse los viajes, se multiplicaron también las víctimas. Juan Díaz de Solís, descubridor del Yucatán, junto a Vicente Yáñez Pinzón, en 1507, muerto en las márgenes del río de la Plata nueve años más tarde; Giovanni da Verrazano, quien en nombre del rey de Francia tomó posesión de Terranova y la desembocadura del Hudson el 1524, apresado y devorado por los indios brasileños en su segunda expedición, poco después, los hermanos de Corte-Real, portugueses cuyas correrías marinas desembocan en la tragedia...

El caso de los Corte-Real se inicia con su padre, Joao de Corte-Real, quien ya en 1472 tomara parte en una expedición organizada por el rey Cristián I de Dinamarca y entregada a los almirantes y corsarios noruegos Pothorst y Pinning. Se cree que los nórdicos llegaron hasta Terranova, tras haber tocado en Islandia, Groenlandia y la bahía de San Lorenzo.

El hijo mayor de Joao, Gaspar, heredó el diario de viaje de su padre y no cejó hasta lograr que el rey de Portugal le permitiera buscar estas tierras semilegendarias: efectivamente, logró llegar hasta las costas del Canadá, pero en 1501 inició un nuevo viaje, del que jamás volvió. Un año después, su hermano Miguel partía en su busca; tampoco volvió a saberse de él. Cuando el tercero de los Corte-Real anunció que seguiría a sus hermanos, el rey le prohibió formalmente arriesgar su vida y le obligó a permanecer en tierra.

Otra familia, cuyo nombre permanece ligado a la época de los grandes descubrimientos, es la de los Cabot o Caboto. Giovanni, el padre, veneciano, se estableció en Inglaterra en 1492, y cuatro años más tarde el rey Enrique VII lo enviaba a buscar "*islas, regiones o países hasta ahora desconocidos*". Mientras Colón buscaba el paso hacia el Asia, en latitudes ecuatoriales, Cabot intentaría encontrar la ruta por el norte, sin sospechar que el Canadá se extendía hasta regiones polares.

John Cabot, como se le conoció en Inglaterra, salió de Bristol el 2 de mayo de 1497, en un frágil barco de 50 toneladas, el "Matthew", tripulado por 28 marineros. El 24 de junio plantó el estandarte de los Tudor en una costa desconocida, que se cree fue Terranova o Labrador. Al igual que Colón, creyó haber llegado a la China: de regreso a Inglaterra, los comerciantes de Londres y Bristol se disputaron el privilegio de invertir dinero en una nueva expedición, a cambio de una participación en las riquezas que esperaban encontrar. Entre mayo y noviembre de 1498, la flota vagó por el Atlántico Norte; los hielos la desviaron hacia el sur y, en la costa de lo que hoy son los Estados Unidos, Cabot buscó inútilmente las maravillosas ciudades de Marco Polo... El fracaso le valió perder la confianza del rey y de sus financieros: no volvió a comandar una nueva expedición.

Su hijo, Sebastián, exploró la costa norteamericana y algunos años después se puso al servicio de la corona de España. En abril de 1526 equipó una flota que debía llegar a las Molucas, "*Tarsis, Ofir, Cipango y Cathay*", pero una de sus tres naves naufragó en la costa brasileña y Cabot prefirió no acometer la hazaña de atravesar el estrecho de Magallanes. En cambio, exploró el delta del río de la Plata y remontó el Paraná y el Paraguay; en las márgenes de este último, un encuentro con indios hostiles le costó la vida a 17 de sus marineros. Descorazonado, regresó a España, donde navegantes rivales y comerciantes decepcionados lo hicieron apresar por "abuso de poder". Fue exiliado a Oran, pero en 1548 fue llamado a Inglaterra por el rey Eduardo VI y nombrado director vitalicio de una sociedad por acciones, los "*Merchant Adventurers*", fundada por un grupo de mercaderes londinenses. Buscando, esta vez a nombre de la sociedad, un nuevo paso septentrional hacia el Asia, hizo enviar una flota de tres barcos hacia el Ártico. Dos de las naves naufragaron entre los hielos, pero la tercera, al mando de Richard Chancellor, se abrió paso hasta Arkhangelsk y su capitán llegó hasta Moscú, echando las bases de relaciones comerciales entre Inglaterra y Rusia.

EL CAMINO AL ORIENTE

Alrededor de 1490, tras los descubrimientos de Bartolomé Díaz, los reyes de Portugal comprendieron la conveniencia de enviar una flota que explorara la costa oriental del África y buscara salida al Índico. Noticias enviadas por exploradores

terrestres, como Pedro de Covilha, hablaban de las riquezas de Adén, Ormuz y Calcuta, de esplendorosas cortes orientales y poderosos potentados: era necesario enviar a un hombre que no sólo fuese magnífico navegante, sino probado jefe militar y hábil diplomático.



VASCO DA GAMA. Fue enviado con una Flota por los reyes de Portugal a explorar la costa oriental de Atrito y buscar una salida al Océano Índico

La tarea fue confiada a Vasco da Gama, hijo del gobernador militar de Sines y descendiente de una familia de noble tradición militar, dedicada por muchas generaciones al servicio de la Corona. Por primera vez se construyó especialmente una flota para un viaje de descubrimiento, cuidando de incluir armas y pertrechos en abundancia. El 8 de julio de 1497, las cuatro naves zarparon de Lisboa: tras una travesía de casi tres meses, la flota tocó costa africana y continuó rumbo al sur, rodeando el Cabo de Buena Esperanza, hasta llegar al punto donde Díaz decidiera regresar.

A partir de entonces, las dificultades se multiplicaron: las traicioneras corrientes del

canal de Mozambique, los ataques de los tribeños desde las costas, conflictos entre la tripulación pusieron en peligro el éxito de la empresa. Logrando llegar a duras penas al puerto de Melinda, Vasco da Gama trabó amistad con el potentado del lugar y logró que le facilitara los servicios del piloto Ahmed-ben-Madjid, gran conocedor del Índico. Gracias al hábil guía, la travesía hacia la India demoró apenas 20 días, y el 20 de mayo de 1498 las cuatro naves anclaban frente a Calcuta.



LA "VICTORIA". Partió de San Lúcar al mando de Magallanes. Dio la vuelta al mundo y volvió al mismo puerto pilotada por el segundo comandante, Sebastián Elcano.

Tras tres meses de infructuosas negociaciones con el príncipe de Calicut, Vasco da Gama optó por darse por vencido y emprendió el regreso. Las dificultades del largo viaje, tempestades, tina epidemia de escorbuto, hicieron que sólo en enero de 1499 la flota lograra llegar a Melinda. Allí, los sobrevivientes recuperaron fuerzas y, pocos meses después, Vasco da Gama era recibido en Lisboa entre gritos de júbilo: había conquistado para Portugal una nueva ruta a la India.

El célebre navegante realizó otros dos viajes: en 1502 comandó, con el título de "almirante de los mares de la India", una flota que descubrió el archipiélago de las Seychelles; y en 1524, nombrado virrey de la India, partió por tercera vez. Muy

anciano ya, ejerció su cargo apenas por 4 meses; la noche de Navidad de ese año murió allí, en la lejana India, que su viaje había incorporado al mundo conocido.

MAGALLANES Y ELCANO

El 7 de septiembre de 1522, los pescadores que zurcían sus redes en el puerto de San Lúcar de Barrameda observaron, incrédulos, cómo en la rada atracaba una nave que parecía escapada de una pesadilla: mástiles despedazados, velas hechas jirones, proa carcomida. Un grito rasgó el aire:



HERNANDO DE MAGALLANES. Gracias a su sobrehumana perseverancia y arrogancia, Europa obtuvo una ruta hacia el Oriente.

-¡Es Sebastián!

Alguien había reconocido, en aquel flaco marino que se descolgaba hacia tierra, a Sebastián Elcano, el piloto vasco que tres años antes partiera de aquel mismo puerto, como segundo comandante de una flota de cinco carabelas. Jefe de la expedición de 237 hombres, de los cuales regresaban apenas 18, había sido un

navegante de gloria inmortal: Hernando de Magallanes.

Mientras la última nave sobreviviente, la "Victoria", era recibida con asombro y júbilo en San Lúcar, su capitán dormía el sueño eterno en un islote filipino. Habían transcurrido apenas 30 años desde que Colón desembarcara en las Bahamas, pero la sangre ya comenzaba a derramarse sobre el nuevo Imperio: mientras Elcano relataba sus increíbles aventuras, allá, al otro lado del mundo, Hernán Cortés marchaba sobre Tenochtitlán.



SEBASTIÁN ELCANO. Acompañó a Magallanes en la expedición en que cruzaron el estrecho que lleva el nombre de su descubridor. Elcano regresó con una nave a San Lúcar.

Si Colón pudo realizar sus proyectos gracias a los Reyes Católicos, Hernando de Magallanes recibió similar apoyo de parte de otro monarca español: Carlos V, seducido por la posibilidad de llegar, a través del Pacífico, a las fabulosas islas Molucas, con sus tesoros de pimienta, vainilla y especias. Faltaban aún unos pocos años para que las ricas mercancías orientales pasaran a segundo plano, desplazadas

por el oro, la plata y las joyas de México y Perú... En 1518, Magallanes, quien a los 38 años ya tenía tras de sí una gloriosa carrera de soldado y navegante, logró convencer al todopoderoso monarca español de la posibilidad de rodear el extremo sur del continente americano. Pero la ubicación de este extremo era, hasta el momento, un misterio.



NAVÍO DE LA EDAD MEDIA. El grabado muestra al capitán de la nave tomando la altura del sol. En este tipo de barcas se realizaron grandes descubrimientos.

Magallanes había tomado parte en varias expediciones militares portuguesas a la India; posteriormente, una campaña en el norte de África le valió una herida, que lo dejó cojo para siempre, poniendo fin a su carrera. Buscó nuevos rumbos en la navegación, pero, estrellándose con la incomprendición del soberano portugués, debió volver los ojos a Madrid. El 19 de septiembre de 1519, la flota, puesta a su disposición por Carlos V, zarpaba de San Lúcar y, tras breves escalas en las Canarias y las islas de Cabo Verde, atravesaba el Atlántico, para reaprovisionarse en la bahía de Río de Janeiro, descubierta en 1515 por Pero Lopes de Sousa. Enfilando hacia el sur, la expedición llegó pronto frente al estuario del Plata, límite austral de la zona conocida. A partir de entonces, se inició la lenta y meticulosa

búsqueda de un paso hacia el oeste: adentrándose en bahías estuarios, remontando ríos, retrocediendo para retomar rumbo sur, las naves recorrieron la costa palmo a palmo. El 1 de abril 1520 se producía el primer motín dirigido por Luis de Mendoza. Magallanes actuó con brutal energía, ordenando a un emisario enviado a parlamentar con los insurrectos, que apuñalaron a traición al cabecilla, tras lo cual los demás se rindieron de inmediato. Varios, incluyendo al capellán la flota, fueron ahorcados esa noche.



EN LAS COLONIAS. Una escena de la vida de Hernán Cortés. El Nuevo Mundo sirvió también de punto de partida a diversas hazañas marinas.

Los expedicionarios pasaron invierno en tierra y sólo continuaron viaje en octubre. Fue entonces que divisaron a los primeros aborígenes: los patagones, llamados así por Magallanes, a causa los gigantescos mocosines de piel que calzaban. El 21 de octubre la flota se adentraba por primera vez en el tormentoso estrecho que llevaría para siempre el nombre su capitán: hacia el sur se extendía una tierra gélida y yermos sobre cuyos riscos brillaban, de noche, pequeños puntos de luz. Los exploradores la llamaron Tierra del Fuego.

Tras 37 días de navegación entre riberas rocosas, las naves emergieron del estrecho: el 27 de noviembre, los maravillados navegantes vieron extenderse ante sus ojos el interminable Pacífico, descubierto siete años antes, desde las alturas del istmo de Darién, miles de kilómetros hacia el Norte, por Núñez de Balboa.

Reducida a tres embarcaciones, por las tempestades, la flota navegó durante cien días rumbo poniente, sin ver otra cosa que cielo y mar. Escaseó el alimento, el escorbuto diezmó a la tripulación. Finalmente, en marzo 1521, los vigías avistaron el archipiélago filipino. Allí, el jefe indígena de la zona se mostró amistoso, aceptando el barco junto a cien de sus guerreros pero a continuación organizó una campaña para "cristianizar" al reyezuelo rival, y Hernando Magallanes, quien insistió en formar parte en la contienda, fue alcanzado por una flecha envenenada y murió junto a ocho de tripulantes.



HERNÁN CORTES. Envío a dos de sus hombres a explorar el Pacífico.

Elcano no pudo lograr que aborígenes le entregaran los despojos del infortunado comandante, y a comienzos del año 1522 haciéndose cargo de lo que restos de la expedición, condujo sus maltrechas naves hacia las Molucas. Seis meses más tarde, con una sola, entraba al puerto de San Lúcar. Había terminado la gran epopeya: gracias a la sobre humana perseverancia y arrojo de Magallanes, Europa ya tenía su "ruta hacia el Oriente"...

Varios de los expedicionarios Francisco Albo, Andrés de Martín, el italiano Pigafetta dejaron minuciosos relatos de su increíble aventura. Otro tripulante, García de Loayza, repitió, por orden de Carlos V, la misma travesía, en 1525; exploró el estrecho y divisó, desde lejos, el Cabo Hornos. El mundo estaba tomando forma ante los ojos de cartógrafos y exploradores, y muy pronto los océanos dejarían de ser "*Terra Incognita*", gracias a los valerosos descubridores y navegantes de los siglos XV y XVI.

Las propias colonias españolas establecidas en el Nuevo Mundo servirían, muy pocos años más tarde, de punto de partida a nuevas hazañas marinas. Ya en 1537 Hernán Cortés envió a dos de sus hombres, Hernando de Grijalva y Pedro de Alvarado, a explorar el Pacífico. Cinco años más tarde, el virrey de México equipaba una flota y la entregaba a Ruy López de Villalobos, con órdenes de descubrir nuevas islas del Pacífico: la expedición visitó las Carolinas, Palau y Luzón, y su jefe murió en una escaramuza con los nativos de Filipinas, en 1546. El año anterior, al comprobar que sus naves no podrían soportar la larga travesía de regreso, Villalobos envió a uno de sus capitanes, Iñigo Ortiz de Retes, en búsqueda de socorro hacia México. El vasto Pacífico se lo tragó para siempre.

Más trágica aún fue la expedición de Alvaro de Mendaña, sobrino del virrey del Perú, quien zarpó desde el Callao en 1567 y llegó hasta las islas Salomón. Muchos años más tarde, en el transcurso de un segundo viaje, descubrió el archipiélago de las Marquesas, pero su tripulación, sedienta de oro, se amotinó y le dio muerte. Su viuda, quien le había acompañado, entregó el mando a Pedro Fernández de Quirós, hábil marino que logró llevar la flota de regreso a Callao. Fue el mismo Quirós quien en 1605 zarpó del puerto peruano con tres barcos y seis curas franciscanos, "para evangelizar a los infieles"; de paso descubrió numerosas islas e islotes del Pacífico Sur antes de tomar rumbo norte para desembarcar en México. Desde allí escribió más de cincuenta misivas al rey de España, tratando de convencerle de la necesidad de enviar flotas españolas a los Mares del Sur. Finalmente, decidió partir por su cuenta, pero mientras preparaba la expedición murió de fiebre en Panamá.

Las distancias recorridas por los navegantes coloniales son impresionantes. En 1528, Alvaro de Saavedra, enviado por Cortés a explorar los Mares del Sur, llegó hasta las Carolinas y desembarcó en Nueva Guinea, comprobando la veracidad de lo

afirmado por el marino portugués Jorge de Meneses, quien había convivido con los papúas de esa isla, dos años antes. Otra pintoresca figura de aquellos años fue el lusitano Mendes Pinto, quien recorrió el Pacífico Sur entre los años 1539 y 1558, ya fuese como esclavo de musulmanes o malayos, como pirata o como embajador de su rey: recorrió, entre otras zonas, todo el archipiélago de las Sonda, y en Malacca se encontró con San Francisco Javier, a quien acompañó al Japón.

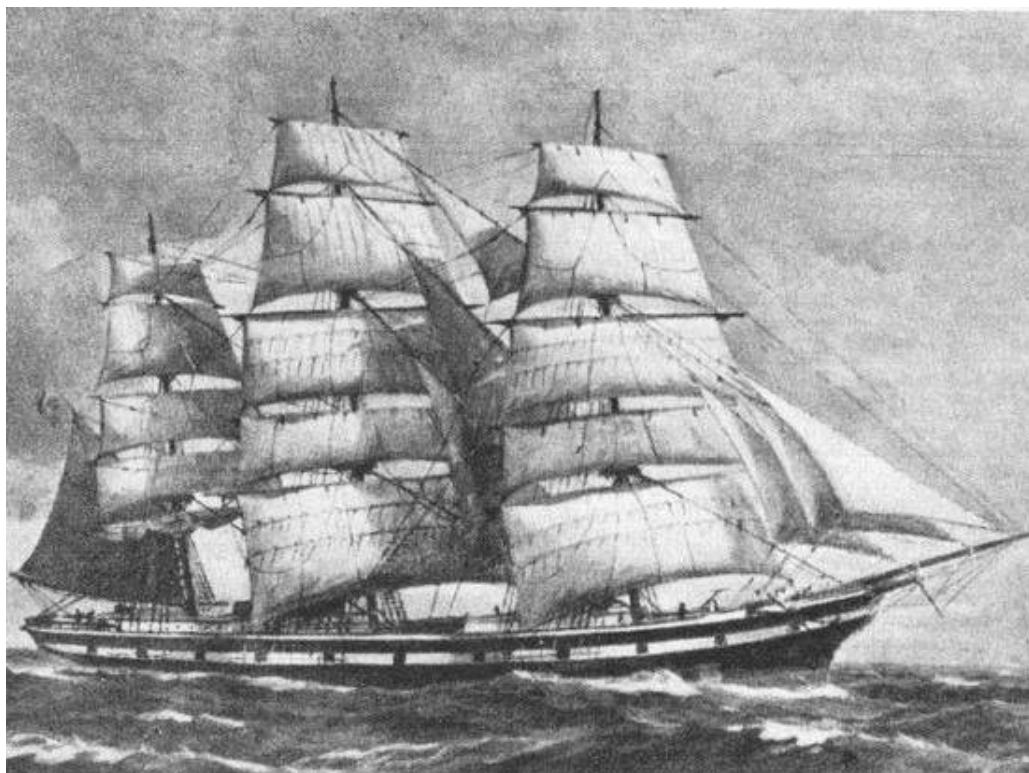
También las costas septentrionales del continente fueron recorridas palmo a palmo por los intrépidos navegantes hispanos. Francisco de Ulloa, Hernando de Alarcón y Juan de la Fuca realizaron viajes cada vez más largos: mientras el primero se limitó a explorar la costa californiana, el último llegó hasta Vancouver. Pánfilo de Narváez, autorizado en 1532 para conquistar la Florida, se adentró en territorio desconocido y desapareció sin dejar huellas; uno de sus hombres, Alvar Núñez Cabeza de Vaca, pudo escapar y vagó durante años por las márgenes del Mississippi. Hernando de Soto, quien regresó a España tras haber tomado parte en la conquista del Perú, llevó en 1539 una expedición de siete naves a Florida y murió de fiebre tras haber explorado una vasta comarca. Juan Fernández, al viajar desde Perú a Chile, se alejó de la costa y descubrió las islas que llevan su nombre, en 1572; dos años más tarde comandó una flota que llegó hasta la Polinesia, y murió allá, sin haber podido regresar...

Junto al morir el siglo XVI, los grandes viajes de descubrimiento y exploración comenzaban a tocar a su fin. Mientras soldados y colonos se adentraban en los continentes recién descubiertos, los océanos vieron surgir a un nuevo tipo de "*dueño de los mares*": el pirata. Pero las andanzas de bucaneros y corsarios no pueden compararse, en coraje y espíritu de aventura, con aquellas incomparables epopeyas de los grandes descubridores que recorrieron océanos ignotos, guiados por la visión de gloria y riqueza.

Capítulo 5

EL DOMINIO DE LAS GRANDES POTENCIAS

En el amplio periodo que va desde Colón hasta el advenimiento del vapor, el mar quedó a merced de las más fuertes naciones marítimas y un generoso avance técnico fue la antesala del básico aporte de Robert Fulton.



GIGANTE DEL MAR. Los veleros llamados "clíper" fueron la más alta expresión de estas naves antes del vapor. El invento de Fulton terminó por erradicarlos.

Las carabelas de Colón en un extremo y el modesto barco a vapor de Fulton en el otro, son dos hitos que consignan uno de los capítulos más brillantes y extensos en la historia de la navegación. El toque casi legendario, pero no menos auténtico de la piratería; el surgimiento, muerte y desplazamiento de las primeras grandes potencias navales; el acrecentamiento del intercambio comercial a través del mar, el transporte de esclavos, y, por cierto, paralelo a ello, el progreso en la técnica y la arquitectura naval signan este período.

La navegación a vela se desplaza por los siglos XV, XVI, XVII y XVIII en un viaje majestuoso, romántico y rico de contenido. Esa impresión externa dista vertebralmente de la realidad íntima de la vida de las tripulaciones heroicas de fragatas, bergantines, carabelas y clíperes, donde señoreaban el hambre, los malos tratos y la miseria. Esta es su historia.



BARCELONA. Desde el siglo XV se convirtió en el principal puerto del Mediterráneo, concentrando la actividad comercial de Europa. El grabado de la época lo muestra en plena actividad.

AUMENTA LA SEGURIDAD

En el siglo XVI, cuando aún la fiebre de los descubrimientos enloquecía a Europa, la navegación progresó paralelamente con la apertura de nuevas rutas y la construcción de gigantescos puertos. Los diarios de los navegantes que empiezan a publicarse son importante testimonio y un rico caudal de experiencias para considerarse en viajes futuros.

El progreso no es obra sólo de los navegantes. Astrónomos, técnicos, inventores y científicos trabajan aisladamente, pero por una causa común. Así surgen tablas de correcciones, cartas náuticas, mapas y leyes científicas de navegación.

En 1572, el astrónomo danés Tycho Brahe, publica "De Nova Stela Ani". Sus descubrimientos astronómicos son de incuestionable valor. El danés no sólo mejora las teorías de la Luna existentes hasta el momento, sino que considera la refracción

y establece una tabla de correcciones, agregando un catálogo de 777 estrellas. Será sobre ese catálogo que Kepler formulará un segundo de mil estrellas. La orientación naviera y la seguridad de los viajes se acrecientan.

Por otra parte, las cartas náuticas también progresan. A partir de 1516 se publican numerosas cartas náuticas bajo la dirección de Fernando Colón, hijo de Cristóbal Colón, pero en ellas las distancias calculadas son apenas aproximadas. El geógrafo Kremer, conocido más por Mercator, inventa en 1569 el sistema de las latitudes aumentadas, que consiste en la representación de los meridianos por líneas rectas igualmente espaciadas y los paralelos por perpendiculares que se alejan a medida que se separan del ecuador hacia los polos. Este sistema, aunque perfeccionado, se sigue usando aún en pleno siglo XX.

El cuadrante de noventa o cuadrante de Davis, es inventado por el navegante británico John Davis, en 1594. El instrumento sirve para observar los astros y determinar posiciones, sin que los cálculos se perjudiquen por el movimiento de las naves desde donde se hace la medición.

Este instrumento fue perfeccionado a mediados del siglo XVIII, por la creación del octante que mide la altura de un astro sobre el horizonte. En el mismo siglo XVIII la cartografía avanza prodigiosamente cuando el sistema de señales de Tourville, que se aplica hasta mediados del siglo XVIII, es reemplazado por el sistema de Pavilion.

Añadidos todos estos instrumentos a los primitivos utilizados ya durante la época de los descubrimientos, la navegación a vela mediante navíos, fragatas, corbetas y bergantines está asegurada. Ella sólo se rendirá, con todo un historial de gloria, al momento de la construcción de los primeros barcos a vapor. En más de dos siglos, los navíos a vela se perfeccionarán arquitectónicamente, aligerarán su peso, se tornarán más rápidos, aumentarán su capacidad especialmente al auge del comercio marítimo, pero básicamente el procedimiento motor será el mismo: la vela y el remo.

EL IMPERIO DE HOLANDA

El poderío político y el poderío comercial en disputa por las grandes potencias de la época son los dos mayores acicates para el progreso de la navegación. Durante los siglos XVI y XVII esas grandes potencias son los Países Bajos, Gran Bretaña y

Francia, que con guerras, coaliciones, lucha económica y audacia transfiguraron el mapa del mundo.

Pero el siglo XVI es en el mar el reinado de los Países Bajos. Los maestros en la construcción naval viven en sus puertos; los navegantes holandeses son los más audaces; los piratas holandeses disputan el cetro con sus colegas británicos. Holanda multiplica sus incursiones sobre las posesiones portuguesas; participa indirectamente en los golpes asentados al poderío español; está presente en el Océano Índico y puede usar el Pacífico por una ruta casi propia, pues quien primero dobló el Cabo de Hornos fue un holandés.

Formando grandes empresas dedicadas a la piratería, se dedican a la llamada "guerra marítima de emboscadas". Se cuenta que una de esas grandes empresas, dedicada únicamente al contrabando y la piratería, entregó en 1606 a sus accionistas, dividendos del 400 por ciento.

En 1602 se funda en Holanda la famosa Compañía de las Indias Occidentales, a quien se le concede por orden gubernativa el derecho de comerciar y de colonizar el África al sur del trópico de Cáncer. Este derecho, que se expandirá después a otros territorios, refuerza aún más el poderío económico holandés y, consiguientemente, el de su marina mercante. Los nombres del almirante Jacobo van Heemskerk, que comandó la flota holandesa en el Océano Índico; de William Usselinx, de la Compañía de las Indias Occidentales; del almirante Piet Heyn, el más popular de los marinos holandeses, sobre quien se tejen mil historias, todas sobre una base real; de Cornelius Tromp y su padre Maerten Tromp, de Ruyter y tantos otros, testimonian ese período de gloria.

Amberes (Bélgica), y más tarde Amsterdam (Holanda), son los primeros puertos del mundo hasta fines del siglo XVII.

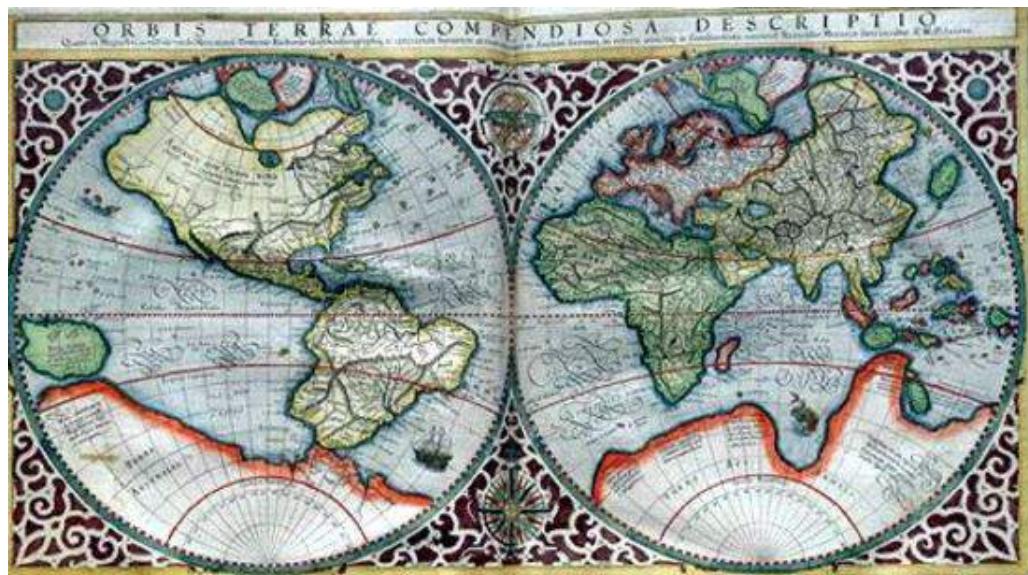
FRANCIA: SUCESORA DEL PODER MARÍTIMO

Entre tanto, los franceses luchan denodadamente por quitar a los Países Bajos el liderato de los mares. El más importante creador e impulsor de la marina de guerra y comercial francesa es el Primer Ministro de Estado Richelieu. Junto con fortificar la marina de guerra, Richelieu propende al desarrollo del comercio marítimo y funda algunas compañías destinadas a colonizar y a comerciar con los países ubicados

más allá del Cabo Buenaventura, o para fortalecer el imperio colonial francés en las Antillas. Pese a sus esfuerzos y a los de su sucesor, Mazarino, la marina francesa no alcanzará su apogeo, sino hasta Colbert, ministro de Luis XIV.

Aunque el rey no parece interesarse por "*las cosas del mar*", ordena la construcción de buques, instituye el sistema de las matrículas, aboga por el mejoramiento de las condiciones económicas de los marinos. Crea además el Servicio de Hidrografía de la Marina, populariza la oficialidad, funda compañías nuevas de navegación comercial y, mediante una ordenanza, estructura la jurisprudencia política.

Cuando Luis XIV, influenciado por el propio Colbert, declara la guerra a los Países Bajos, no sólo cometerá un error político y táctico de proporciones, sino que decretará la decadencia del poderío naval francés. A finales del siglo XVII, el panorama marino ha cambiado fundamentalmente: Francia y los Países Bajos están en decadencia. Es el momento de Gran Bretaña, que sale de la guerra enriquecida y poderosa, y va a convertirse no sólo en la primera potencia naval, sino en la primera potencia comercial del mundo. El siglo XVIII es el siglo de los grandes almirantes ingleses, como Thomas Mathews, Edward Hawke, John Byng, Hyde Parker, Barrington y el gran Horacio Nelson.



MAPAMUNDI. El geógrafo Gerhard Kremer, conocido también por Mercator, trazó este mapa de la Tierra, utilizando el método de proyección, editado en 1569, valioso aporte a la navegación de la época

Por otra parte, los británicos también progresan técnicamente. Ya en 1850, el inglés Richard Green construye el primer clíper, de casco de madera, barco que sería adoptado luego en todo el mundo. Fue también un inglés, Sir William Thompson, el que solucionó las dificultades de la construcción de barcos con casco de hierro, emanadas de la desviación de la brújula por el material empleado. En 1890 los ingleses habían construido el velero de hierro más perfeccionado.

LA HISTORIA DEL BARCO

Sobre las fórmulas primitivas de construcción naval, los sistemas se van perfeccionando desde la carabela hasta el barco a vapor.

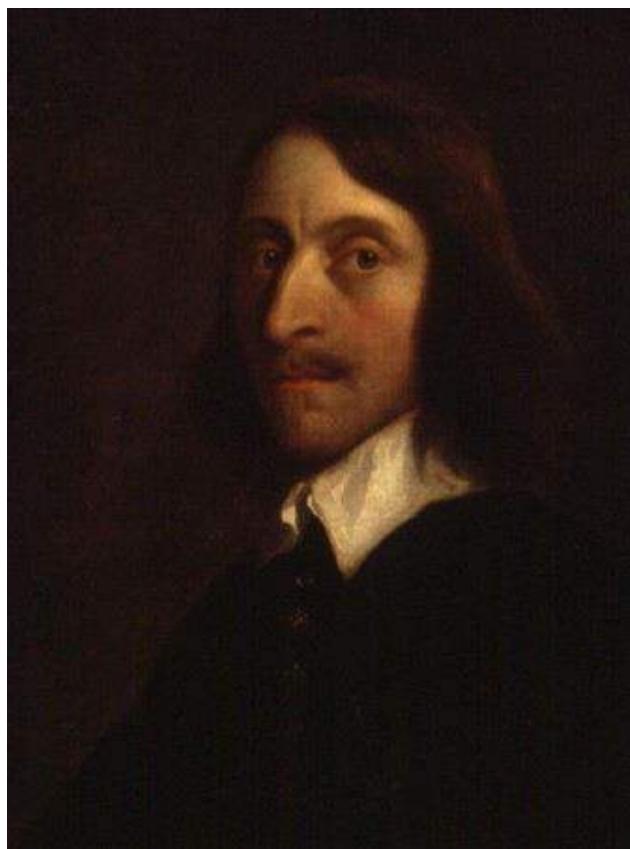


TYCHO BRAHE. Convirtió el cielo nocturno en guía de los navegantes.

En 1637, Inglaterra bota el "*Sovereign of the Seas*", primer navío de tres puentes, pero su horrible peso impide una navegación airosa, aunque el conjunto de cordajes con que innova será utilizado hasta el término de la navegación a vela.

Un año después Francia lanza "La Couronne", cuya estructura se estima como revolucionaria en el arte naviero. De 62,50 metros de largo (eslora) por 14,10 metros de ancho (manga) y un palo mayor de 57,60 metros sobre la quilla, la "Couronne" es veloz y fácil y sostiene para protegerse 72 cañones.

Aunque la casi totalidad de los navíos construidos en la segunda mitad del siglo XVII se destinan a la guerra, la ciencia naval sigue progresando. Los cascos se afinan, el castillo de popa se mantiene, pero el de proa se aligera.



PETER PETT. Construyó el más grande navío inglés del siglo XVII.

La muerte del siglo XVII marca también la desaparición de la galera. Finas y elegantes, estilizadas y con la apariencia de damas del mar de alta alcurnia, ellas no tienen ningún papel que desempeñar desde el momento que la artillería naval se ha convertido en el arma marítima más peligrosa.

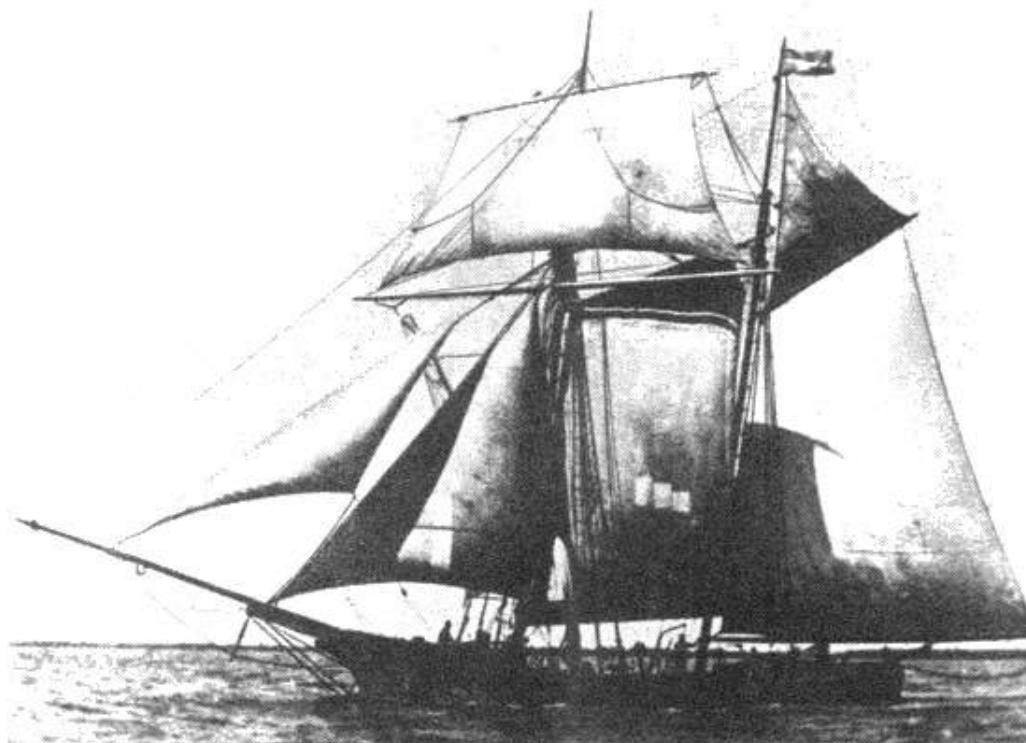
El gran barco del siglo XVIII será el de dos o tres puentes, particularmente las fragatas. Construidas especialmente para el corso, las fragatas y los bergantines

(muy similares a las fragatas, pero carentes de palo mayor) escriben las páginas más atractivas de la historia corsaria de la época.

Hacia finales del siglo la construcción de los barcos a vela y el poder de maniobra llegan a su máximo apogeo. En ese tiempo surge como gran maestro el ingeniero naval francés Sané, cuyos planos concebían los navíos de formas más perfectas, los más veloces, los de más fácil evolución. La obra mayor de Sané, apodado el "Vauban" de la Marina, fue "*Les Etats de Bourgogne*", que fue botado en 1790 y que prestó sus servicios hasta 1848: mástiles altos y delgados, un velamen gigantesco y bien distribuido, un castillo de popa reemplazado por una pequeña toldilla, eran sus rasgos arquitectónicos más distintivos.

EN EL SIGLO XIX

En el siglo XIX surgen, junto a los grandes navíos, otros tipos menores de barcos, algunos de los cuales ya cruzaban los mares en las últimas décadas del siglo XVIII.



LA GOLETA. Airosa y marinera, se enseñoreó en la navegación rápida, abriendo nuevas posibilidades a la insaciable sed de aventuras de los marinos.

La goleta, golondrina de mar; el balandro, con su inmenso velamen, rápido y fácil de maniobrar, útil para los corsarios y como barco destinado a llevar y traer órdenes en caso de guerra; la falúa y la tartana, embarcaciones pequeñas, usadas especialmente en las costas mediterráneas.

Las guerras incesantes del siglo XVIII y el éxito de la piratería obligaron a los buques de la época a llevar una cantidad cada vez mayor de cañones y a adaptar sus estructuras a una forma defensiva, que les permitiera a la vez maniobrar y escapar con facilidad y mantener a raya al adversario si se decidía el combate. Esto afectó no sólo a los barcos de guerra, sino también a los barcos mercantes. Llegó hasta tal punto que se describe un barco mercante de la Compañía de las Indias Orientales como muy similar a un barco de guerra de 64 cañones.

Respecto a la velocidad, los records se batían, pero en grado mínimo, a fines del siglo XVIII. Ya a esas alturas la navegación a vela no podía perfeccionarse más. Como ejemplos curiosos pueden citarse las anotaciones sobre velocidad de un capitán de buque de apellido Kelly que daba las siguientes cifras, en el año 1872: viaje de Liverpool a Filadelfia, de 50 a 60 días; Filadelfia a Barcelona, 67 días; Sicilia a Filadelfia, 89 días; Filadelfia a Málaga, 60 días; Kingston a Londres, 63 días; Liverpool a Marsella, 37 días.

En el cruce del Atlántico hay un ejemplo curioso: un capitán llamado Higgins debió abandonar su barco en pleno océano, porque sus provisiones se le habían agotado después de 144 días de navegación. Higgins había salido desde Dublín a Filadelfia.

Por último, durante todos los siglos de navegación a vela la vida a bordo fue una tortura inconfesable para los marinos, de la que sólo escaparon sea por patriotismo, por espíritu aventurero o por sentido comercial. Las condiciones de habitación eran ínfimas; el aire en el interior estaba viciado; los olores eran insoportables y los víveres raras veces podían mantenerse en buenas condiciones. Los hombres ocupados a bordo, desde los galeotes y remeros hasta los encargados más tarde de cuidar el velamen o dirigir el timón, eran mal rentados y abandonados por enfermedad en cualquier puerto. A bordo no regía la disciplina, sino la ley de la selva, o sea la ley del más fuerte.

La navegación no estaba jurídicamente organizada; los barcos eran especies de "tierra de nadie", donde sólo se imponía una ley: la que creaban el capitán y la

oficialidad del barco.

Las naves mercantes que transportaron oro, sederías, piedras preciosas, artículos alimenticios, y toda la infinita riqueza desde las colonias hasta las llamadas "madres patrias", tienen una historia tan heroica como la de las marinas de guerra.

HACIA LA NAVEGACIÓN A VAPOR

La navegación a vela estaba condenada a muerte ya desde la segunda mitad del siglo XIX. La demanda de un nuevo sistema se hacía sentir desde mucho tiempo.



LA CARABELA. Sus características adecuadas a la navegación de alta mar liberaron al hombre del temor y llevaron a Colón a descubrir nuevas tierras y a Magallanes a dar la vuelta al mundo.

El comercio se acrecentaba, el afán por mantener y superar su propio poderío económico llevaba a las grandes potencias a aumentar la capacidad de sus navíos, darles mayor rapidez y facilidad de maniobra. Por otra parte, el pasaje empezaba a constituir una preocupación real; ya no todos los que se movilizaban en barco como viajeros eran arriesgados, hombres y mujeres, que se encaminaban por cualquier

medio y en cualquier condición hacia las colonias. Eran los albores del turismo moderno.

Los viejos barcos de madera, aunque eran concebidos en dimensiones gigantescas para la época, tenían sus limitaciones de capacidad de carga y de pasaje, y sobre todo de seguridad. Los naufragios eran frecuentes, y los incendios a bordo era una plaga temida por las tripulaciones de todo el mundo. Por otra parte, la navegación no podía escapar a la revolución que vivían todas las ramas de la actividad económica: en los Países Bajos, en Alemania, en Francia y en América, los técnicos se especializaban en concebir nuevas fórmulas, pero topaban con el obstáculo principal, la substitución del agente externo, el viento, o de los primitivos remos.

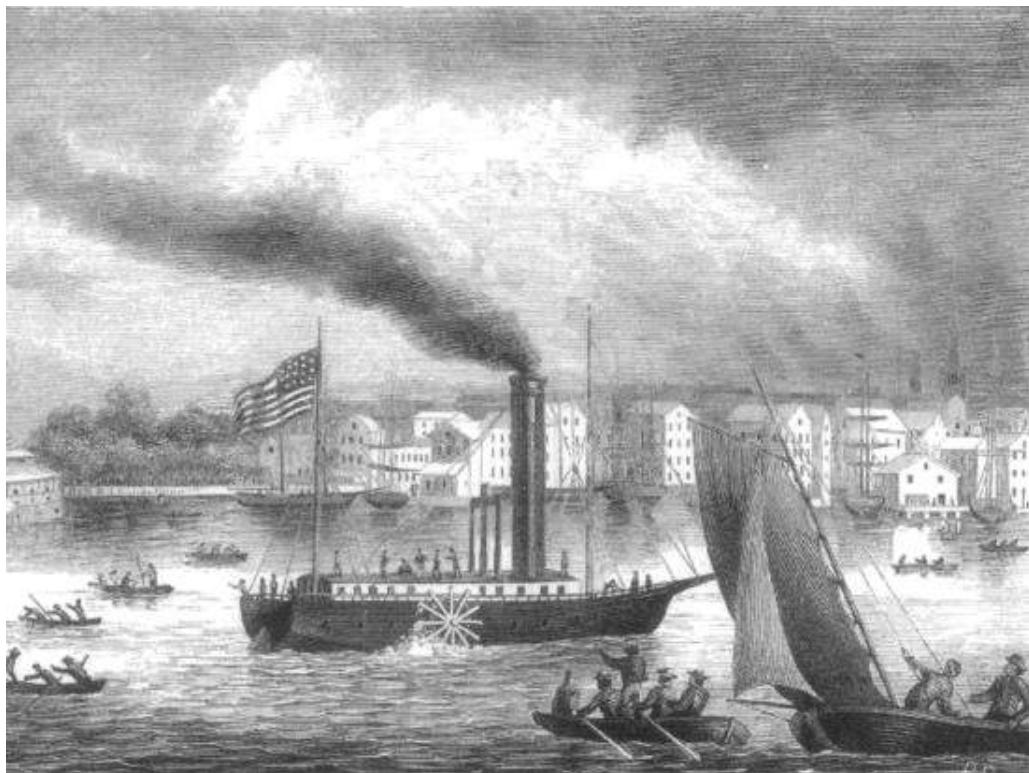
Con la muerte de la navegación a vela morirá también tal vez el período más romántico de esta actividad, inspiración de un gigantesco núcleo de artistas, escritores, pintores, poetas, novelistas. Destronada por el vapor, quedará apenas como un testimonio vivo de tiempos más heroicos, casi legendarios. Aun cuando por razones económicas sus barcos perdurarán aún mucho tiempo después del descubrimiento del vapor, sólo en las regiones más primitivas o en el mundo del "placer naviero" seguirá siendo utilizada.

También moriría con ella la explotación del tripulante. La era del vapor cambió la mentalidad patronal. Si hasta fines del siglo XVIII aún había capitanes que utilizaban el "secuestro" para lograr una tripulación completa que más tarde tratarían a "hambre y palos" durante su desempeño, la mentalidad laboral recibiría los primeros cambios emanados de un acontecer más revolucionario como el de principios del nuevo siglo.

Capítulo 6

EL PODEROSO AVANCE DEL VAPOR EN EL MAR

La ciencia y la técnica irrumpieron en el mundo para modificar la vida del hombre, ampliar su dominio sobre los océanos y entregarle al mismo tiempo, nuevas armas de conquista, progreso y destrucción.



EL "CLERMONT". El primer buque a vapor construido por Robert Fulton y que abrió una nueva era dentro de la navegación.

Con la máquina a vapor, la navegación abandonó el romántico apoyo del velamen, ingresando, adulta y especializada, al campo de la mecánica y la ingeniería naval. La máquina de Fulton abrió una vertiginosa carrera de creciente progreso y perfeccionamiento. Cambió no sólo la potencia y la velocidad, sino que redundó en la seguridad personal de los viajeros y su comodidad. Por heroicos que hayan sido los pasos de los primeros descubridores de rutas que acometieron sus hazañas sobre inseguras naves de velamen, no menos heroicos fueron los de los pioneros de la navegación a vapor. Mientras los primeros descansaban su mérito en sus propias

capacidades, los segundos iniciaron, primero inconscientemente, un trabajo de equipo, donde el creador de la máquina fue tan importante como el inventor de la hélice o el diseñador. Paralelamente, las primeras grandes compañías navieras emergieron disputándose mares y océanos. Los siglos XIX y XX presencian la más descarnada y seria competencia entre compañías, astilleros, modelos y líneas marítimas.

Desde Fulton hasta la máquina de propulsión atómica, la historia de la navegación se multiplica en grandes acontecimientos.

Corría 1707 cuando un grupo de pescadores de Munden (Alemania) protagoniza un curioso incidente, al destruir íntegramente una especie de "embarcación fantasma" que desciende por el río Wesser, en un aparente intento de alcanzar hasta Inglaterra, autopropulsada por una máquina de vapor que mueve una rueda de paletas. Al cortar las aguas, la embarcación había destruido las redes de los pescadores, quienes vengaron el daño con la complicidad de la noche.

Descrito en estos términos, el incidente tal vez sólo debió servir para fecundar la pluma de algún avisado cronista policial de la época. Pero, mirado en la perspectiva de la historia de la navegación, la destrucción de este barco, diseñado por el físico francés Dionisio Papin, marca una época: la agonía de la navegación por agentes externos y la alborada de la autopropulsión. La primera década del siglo XVIII marca también el preámbulo de la llamada Ingeniería Naval. Aun cuando el barco a vapor sea un producto específico del inquieto siglo XIX, la creación de Papin sirvió de idea básica para los experimentos posteriores, tanto de David Bushnell, como de su amigo Roberto Fulton.

En 1776, el norteamericano Bushnell estudiaba la posibilidad de hacer una instalación a vapor en un barco pequeño. Realizó una serie de ensayos frustrados, frente a un grupo de amigos, y recibió la moneda habitual de los iniciadores: la burla. En ese grupo, sin embargo, estaba presente otro mecánico norteamericano, que recogió meticulosamente las ideas de Bushnell. Era Roberto Fulton, que veintiún años más tarde presentaría a la consideración del Directorio, que en 1797 gobernaba Francia, dos proyectos: el del submarino "*Nautilus*" y el del primer buque a vapor. El Directorio le negó el patrocinio y, cinco años más tarde, Fulton insistía ante el Gobierno de Napoleón. Una segunda negativa bastó para que el investigador

terminara su angustioso peregrinaje y se decidiera a construir, por sus propios medios, un buque, que probó en Rouen y El Havre, sin resultados positivos. Los ensayos continuaron. Un nuevo buque, cuya máquina resultó demasiado pesada, se hundió en el Sena. Este río pareció, sin embargo, representar un desafío para Fulton, que en 1803 logra allí su primer éxito con un tercer barco a vapor, que se desplaza, alcanzando una velocidad de seis kilómetros por hora. Tres años más tarde, con sus planos bajo el brazo y su perenne ansiedad, Fulton regresaba a Norteamérica.



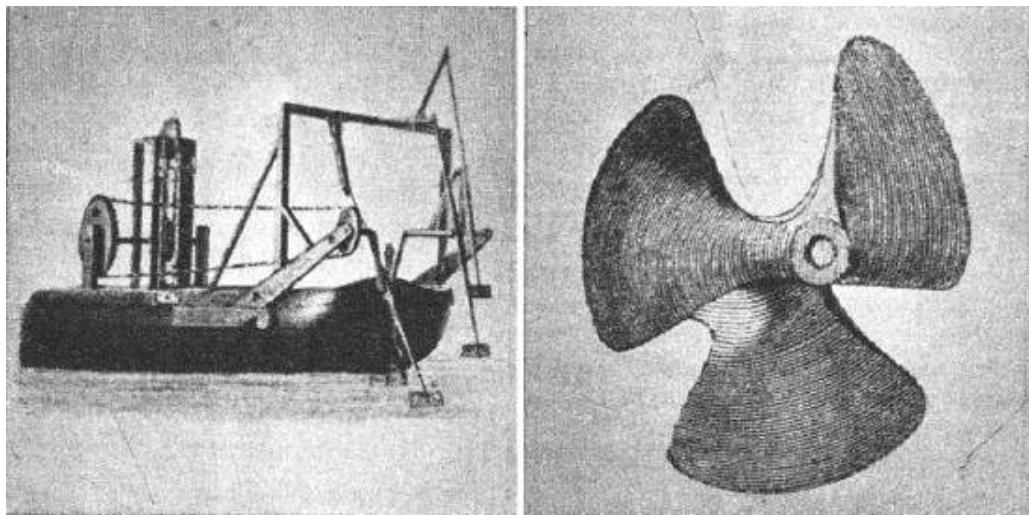
PROGRESO. A la izquierda, el modelo de un barco o vapor, construido por John Hall en 1732; a la derecha, el motor de uno de los barcos de John Stevens, fabricado en 1804.

Allí, auxiliado por el apoyo de Livingstone y el genio de Santiago Watt, Fulton construyó el "Clermont", que conjugó la máquina a vapor de Watt, las ruedas laterales y un diseño que contemplaba un casco de madera y fondo plano. El 12 de septiembre de 1807, ante una multitud expectante, el "Clermont" iniciaba a más de cinco millas por hora el viaje de Nueva York a Albany, sobre el río Hudson, cubriendo 460 kilómetros, en una incursión de ida y vuelta, sin ningún accidente mecánico. Ese día nacía oficialmente la navegación a vapor y el paciente inventor norteamericano ganaba todos los laureles. El "Clermont" era, sin discusión, el primer barco de vapor que surcaba las aguas.

La noticia de la invención de Fulton se expandió vertiginosamente. En Inglaterra, Enrique Bell, un obrero que había trabajado bajo las órdenes de uno de los colaboradores de Fulton durante la estancia del inventor norteamericano en el viejo continente, se aplicaba al diseño de su propio barco de vapor. Como Fulton, su plan fue acogido con fría indiferencia por las esferas oficiales. Siempre imitando a su

antecesor y convencido de la excelencia de su plan, Bell encargó la construcción del barco planeado a su amigo Juan Wood, de Glasgow. El barco, bautizado como el "Comet", navegó por primera vez en enero de 1812. Su quilla era de 12 metros y tenía capacidad para pasajeros y carga. Inglaterra entraba en competencia en el reino del barco a vapor.

A partir de ese momento, la competencia se hace vertiginosa. La primitiva máquina de un cilindro y cuya propulsión se obtenía por ruedas de paletas, experimentará miles de pequeños y grandes cambios o modificaciones. Mientras en la misma Inglaterra, al correr 1813, hacía historia la aparición del "Marjorie", barco de 70 toneladas y 14 caballos de fuerza que unía París con Londres, en Norteamérica Fulton y sus amigos continuaban botando barcos, estableciéndose, incluso, una línea regular de pasajeros entre Montreal y Quebec (Canadá), a través del río San Lorenzo.



FINES DEL SIGLO XVIII. Izquierda, sistema de John Fitch; derecha, hélice de la corbeta "Napoleón", en 1842.

Por un tiempo, la competencia pareció centrarse entre Inglaterra y Estados Unidos, con algunas ventajas para la primera, donde en 1817 el "Caledonia" con dos máquinas Watt, de 32 caballos, atravesaba el mar del Norte y remontaba el Rin. Por ese mismo año, un nuevo país europeo se sumaba a esta especie de rudimentario club de la navegación a vapor. Era España, cuyos astilleros de Triana habían construido el "Real Fernando", siempre de ruedas laterales y mundialmente

conocido por su menos aristocrático seudónimo de "*Betis*". Poco después, la misma compañía del "*Betis*" botaba el "*Neptuno*", destinado a unir Sevilla y Cádiz.

Los astilleros de Nápoles, Trieste, Génova, sufren rápidamente la misma fiebre. Sólo en 1829 Francia, que parojojalmente había sido el primer país cuyo gobierno tuvo la oportunidad, y la desechó, de utilizar el invento de Fulton, se incorporó a este tipo de navegación, al construir una corbeta de guerra, que bautizó como "*Sphinx*".

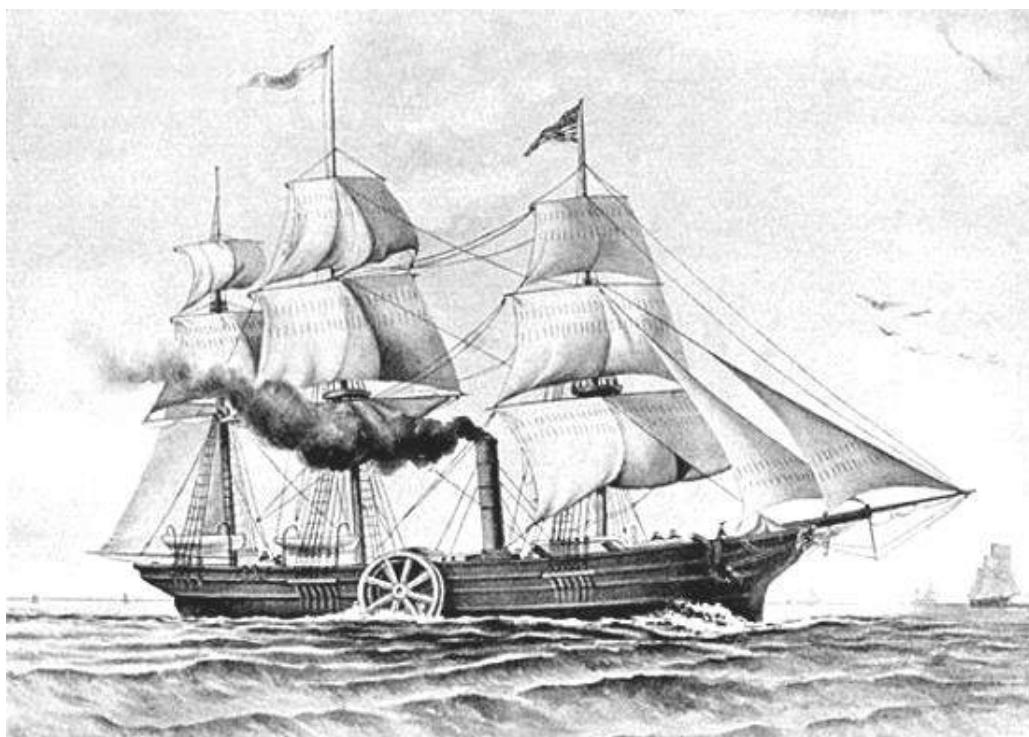


FULTON, *De los submarinos y torpedos, pasó al barco a vapor.*

La "*Sphinx*" tenía, sin embargo, corazón inglés; sus máquinas habían sido construidas en Gran Bretaña, junto a Francia, Holanda, país de navegantes por tradición, y después Alemania, Rusia, los países del Este europeo, van sumando paulatinamente sus flotas a vapor a la carrera de la época. Roberto Fulton, que había muerto casi quince años antes, 1815, estaba vengado: sus proyectos, rechazados por el viejo continente, eran ahora aclamados por una impresionante realidad.

DE LOS MARES A LOS OCÉANOS

La navegación a vapor había conquistado los ríos y los mares del planeta. Al menos los de los centros más civilizados de la época. Faltaba dar una nueva batalla: la conquista de los océanos.

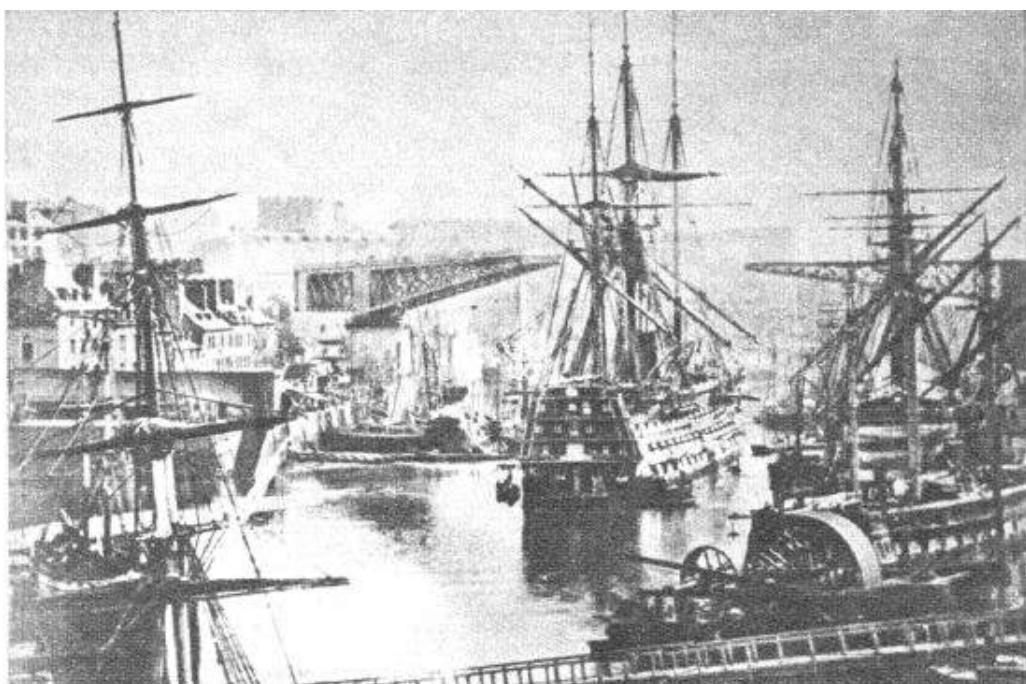


"SAVANNAH". El primer buque de vapor que cruza el Atlántico en 1819. Fue de Estados Unidos a Inglaterra, en parte a vela y en parte a máquina,

Tradicionalmente los historiadores han sostenido que el primer barco que atravesó un océano, el Atlántico, fue el "Savannah", definido como un "*velero de tres palos, de 350 toneladas de arqueo, máquina de vapor y ruedas laterales*". La hazaña del "Savannah" se inició el 24 de mayo de 1819, en el puerto estadounidense de Georgia, cuando la nave zarpó con destino a Liverpool. Cruzar el Atlántico le demandó apenas 27 días, pero la máquina a vapor sólo funcionó unas ochenta horas. El milagro restante fue obra de las velas. Pese a ello, el buque reclama para sí el mérito de este primer viaje transoceánico con máquina a vapor, mérito que nueve años más tarde le disputará un pequeño vaporcito holandés, el "Curaçao", que cumple la travesía sin ayuda del viejo sistema de las velas.

Tras estos hitos iniciales de la navegación a vapor transoceánica, se desencadena

con la misma rapidez que el proceso anterior, cuando estaba limitada a navegación fluvial o sobre mares. En esa carrera hacen historia el barco inglés "Enterprise", que sale de Londres y en 113 días llega a Calcuta, tras doblar el Cabo de Buena Esperanza; el "Great Western", primer barco con casco de madera que navega en el Atlántico, saliendo de Bristol el 8 de abril de 1838 y arribando a la ya burbujeante Nueva York el día 23 del mismo mes, a una velocidad de 8,2 millas por hora y consumiendo 650 toneladas de carbón.



EL "LOUIS XVI". El grabado muestra a este navío, que funcionaba a vela y o vapor, pasando bajo el puente de Brest en 1862.

Al final de la década del treinta, siempre en el siglo XIX, empiezan a surgir las primeras grandes compañías navieras. La "Lloyd-Triestino", austríaca, y la "Cunard Line", inglesa, hacen época. Emergen también los primeros monopolios, como el logrado por esta última, al obtener que el gobierno inglés le confiara con exclusividad el servicio postal a América.

La competencia entre la "Cunard Line" y su rival, también inglesa, la "Great Western", desatada en forma casi incontrolable, fue el mejor aporte a la navegación al promediar el siglo XIX.

A esa competencia se debió la utilización del hierro en la construcción de los

transatlánticos y la inclusión de la hélice. En 1847, una compañía alemana, la "Ocean S. S. Navigation C°", más tarde llamada "Norddeutscher Lloyd", se sumaba a la lucha.

La adopción del hierro se debió al ingeniero inglés Isambard K. Brunei y la hélice como propulsor había sido diseñada primitivamente por Watt, en 1770, pero el verdadero creador del sistema fue el inglés Tomás Petit Smith. En su tiempo, la hélice provocó una revolución, que incluso dividió en dos grupos a los ingenieros navales; los partidarios del nuevo invento y los "conservadores" o partidarios del sistema de ruedas laterales. En Inglaterra, la discusión se zanjó en forma salomónica. Dos buques de igual potencia se unieron por sus popas con cuerdas. Uno era el "*Ruder*", —con impulsión a hélice; el otro, el "*Alecto*", con ruedas laterales. Desde el momento en que se dio la orden de "zarpe" se advirtió la supremacía del "*Ruder*", que arrastraba al segundo con pasmosa facilidad. La discusión se cerraba.

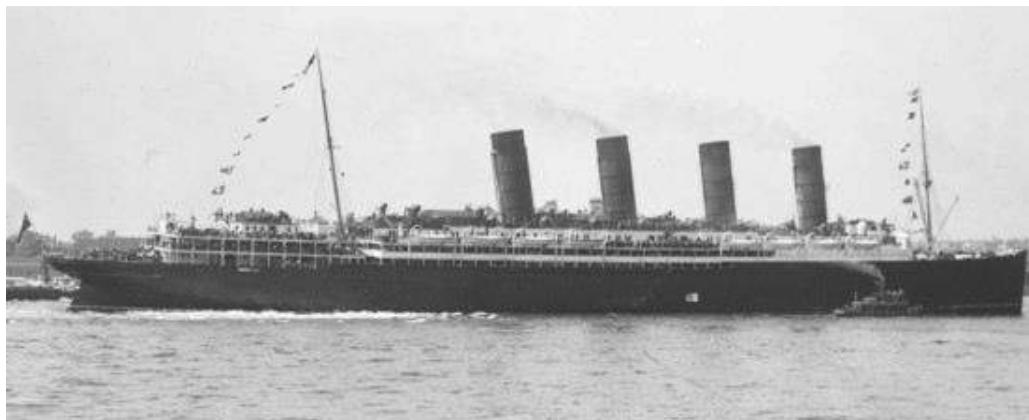
LA ERA DEL ACERO

La transición del hierro al acero, como material de construcción de los barcos, es un hito importante para situar dentro de un paréntesis común los adelantos de fines del siglo XIX. Pero mientras por obra de este elemento los cascos se hacen a la vez más ligeros y más resistentes, se avanza también en otros aspectos. Las máquinas aumentan su rendimiento; disminuye el carbón consumido; las velocidades se van acrecentando rápidamente; se aumentan el tonelaje y las dimensiones de los barcos; se sustituye el diseño llamado de máquina horizontal por la "vertical de émbolo", y finalmente, en 1871, Benjamín Normand patenta la máquina de vapor de triple expansión, instalada por primera vez en el vapor "*Propontis*", que sirvió en rutas inglesas.

Por el camino, otros problemas se van solucionando: la eliminación de materiales combustibles, para evitar el peligro de incendios; el doble fondo y las cisternas para el lastre líquido y la adopción de hélices gemelas. Hacia 1900, los expertos se preocupaban ya de buscar fórmulas para eliminar los movimientos laterales y de cabeceo bruscos y dar al pasajero mayor confort.

La lucha por los records de velocidad adquirió también desde la década de los 70,

caracteres inusitados. La White Star lanza dos veloces buques, el "Britanic" y el "Germanic", y la Cunard Line, responde con el "Servia", un poderoso aparato de 7.500 toneladas, y capaz de dar 17 millas por hora, contra las 16 de los navíos de la White Star. Por cierto, un nuevo esfuerzo de esta última permite lanzar dos nuevas máquinas que llegan hasta las 20 millas por hora, asegurándose así durante cuatro años la famosa distinción del "Gallardete Azul".



EL "LUSITANIA". Transatlántico británico, idéntico al "Mauretania" y botado al mismo tiempo. Fue torpedeada por un submarino alemán durante la Primera Guerra Mundial.

En el grupo competitivo entra entonces la "Hamburg-Amerika" y la "Norddeutscher Lloyd", y la francesa "Compagnie Transatlantique". Los alemanes conquistan el gallardete con su famoso "Káiser Guillermo", que alcanza a 23,3 millas por hora, perfeccionándose hasta aumentar la fracción a 23,8. El gallardete se mantuvo en manos alemanas desde 1897 hasta septiembre de 1908, cuando lo reconquistó la White Star con el "Mauretania", que dio 27,42 millas por hora.

EL PARÉNTESIS DE LA GUERRA

En agosto de 1914, el estallido de la Primera Guerra Mundial paralizó Europa. La navegación civil experimentó como colaboradora y auxiliar de las naves de guerra en cada país, pero la asombrosa carrera de progreso técnico en que asomó al siglo XX se detuvo bruscamente. De todas formas, la inauguración de la gran ruta del Canal de Panamá, abierta el mismo 15 de agosto de 1914, correspondió a un barco civil: el "Ancón".

Poco antes de iniciarse la guerra, se había empezado a ensayar el petróleo como combustible de substitución del carbón. Además, desde 1900 los vapores empezaron a moverse por turbina. Ambos avances sólo se perfeccionaron una vez que la crisis económica en que estuvo sumida Europa en el periodo de postguerra empezó a superarse. Por otra parte, Italia se sumó con gloria y majestad al desarrollo naviero, renovando su flota transatlántica y batiendo con el "Rex", uno de los transatlánticos más grandes del mundo, el record de velocidad, el 16 de agosto de 1933, con un ritmo de 28,92 millas por hora.

El "Normandie", francés; el "Rex", el "Conte di Savoia", también italiano, fueron los amos del mundo por muchos años, pero los dos primeros desaparecieron durante la Segunda Guerra Mundial.

Los ingleses no descansaban. La supremacía alemana en las rutas atlánticas los desconcertaba y los indignaba. Aceptando el reto, se ordenó a los astilleros J. Brown y C°, de Clyde, la construcción de un enorme transatlántico. Los astilleros iniciaron el trabajo, pero pronto la crisis los paralizó. Tras dos años de permanecer el caso en las gradas, las faenas se reanudaron y el 26 de septiembre de 1934 el "Queen Mary", llamado así en honor a la reina María, esposa de Jorge V, era botado al agua. El "Queen Mary" maravilló al mundo. De diseño extraordinariamente majestuoso, tiene 297 metros de eslora, 36 metros de manga o anchura; 41,15 metros de puntal; desplazamiento de 81.235 toneladas; potencia de máquinas de 200 mil caballos y una velocidad media de 31,80 millas. Y por añadir, cuatro hélices de bronce, cuatro grupos de turbinas irreversibles, y 24 calderas. Finalmente se dice que el "Queen Mary" sabe más de los grandes amores del mundo que de los millares de millas que ha recorrido... Por cierto, el "Queen Mary" reconquistó en su primer viaje el Gallardete Azul para Gran Bretaña.

Pero la historia de la navegación no se detuvo en el gran transatlántico inglés. La era de las motonaves que se había iniciado débilmente desde 1910, cobrará a través del siglo extraordinarias proporciones.

La arquitectura de las motonaves no difiere mayormente de la de un buque a vapor, pero en ella se refuerza especialmente el casco en que se asientan los motores y llevan una o más chimeneas mudas que sirven de ventilación, ya que en ellas desembocan múltiples tubos de aireación. Las primeras motonaves de tonelaje

discreto fueron los petroleros rusos "*Dedo*" y "*Emmanuel*", que sirvieron en el Mar Caspio. La construcción de este tipo de buque se extendió rápidamente por los países europeos. El "*Lafayette*" y el "*Félix Roussel*" franceses son grandes ejemplos. Una última innovación en ellas es el cambio de propulsión turboeléctrica por la propulsión diesel-eléctrica, utilizada especialmente en los ferry-boats destinados a travesías largas.

PROPULSIÓN ATÓMICA MARINA

La propulsión atómica se utilizó por primera vez con fines netamente militares en el famoso submarino estadounidense "*Nautilus*". Los rusos, por su parte, botaron en 1957, el día 5 de diciembre, el rompehielos "*Lenin*", de propulsión atómica, con 16 mil toneladas, 17,3 nudos de andar y consumiendo sólo 45 gramos de combustible cada veinticuatro horas.

A partir de estos dos pasos, las potencias empezaron el desarrollo de la navegación atómica, el último grado en la historia de la navegación.

Capítulo 7

LEYENDA Y TRADICIONES

Desde Jonás y la ballena hasta las intocables gaviotas, el costumbrismo del mar está sobrecargado de mitos y supersticiones que se respetan severamente.



EN EL ANTIGUO TESTAMENTO. Jonás fue lanzado al mar por unos desesperados marineros, mas "Jehová había aparejado un gran pez que tragase a Jonás; y estuvo Jonás en el vientre del pez tres días y tres noches". El profeta se salva.

Desde que el hombre incursionó en el mar, su lucha por dominarlo en toda su complejidad condicionó un ansia de conocimiento. Mitos, supersticiones, tradiciones y leyendas fueron formándose a lo largo del tiempo. Y aun hoy, el mundo del mar vive poblado de extraños misterios, que ni la ciencia ni la técnica han logrado

desterrar de la mente popular y de la vida de los pueblos marinos o pescadores. El océano es un mundo incógnito como lo fue en la época de los griegos y de los egipcios. Y Jasón, que podría llamarse Pedro o Peter, John o Juan, seguirá buscando en su nave "Argos" con sus compañeros de ruta, los argonautas, el tan codiciado vellocino de oro, anhelado el siglo VIII antes de Cristo, y que simboliza la inagotable pugna por el éxito, el dinero o la gloria en el acontecer humano. Seguramente el Jasón de nuestros días no terminará enredado con Medea, ni sus hijos recibirán la muerte a manos de su madre como en la tragedia de Eurípides, pero sí ha de permanecer la búsqueda de lo desconocido, como Fausto lo hiciera en su pacto con el Diablo o los alquimistas buscando oro a través de la piedra filosofal. La historia del vellocino de oro a través del mar es la conquista eterna del hombre de toda meta que signifique la superación o el triunfo.

LA LEYENDA BÍBLICA EN ÉL SIGLO XIX

En "El Antiguo Testamento", uno de los profetas menores, Jonás, dejó testimonio de una increíble aventura:

"Mas Jehová había aparejado un gran pez, que tragase a Jonás, y estuvo Jonás en el vientre del pez tres días y tres noches.

Y oró Jonás desde el vientre del pez a Jehová, su Dios, y dijo: "Clamé de mi tribulación a Jehová y él me oyó: del vientre del infierno clamé, y oíste mi voz".

Luego de indicar alabanzas a Dios, termina ese capítulo el profeta:

"Y mandó Jehová al pez, y vomitó a Jonás en tierra."

Jonás, que había sido lanzado al mar por unos desesperados marineros, salvó sin un rasguño y viajó a Nínive a propagar una orden divina.

La extraordinaria aventura de Jonás, incomprensible para todos, tuvo su réplica a fines del siglo pasado, según relato de la revista norteamericana "STAG", de junio de 1957. Allí, en un artículo titulado "Aventura Vivida", se contó la extraña odisea del marinero James Bartley, miembro de una tripulación de barcos pesqueros que hacían sus incursiones en la zona del Ecuador. Su barco, "Star of the East", formaba parte de una flota pesquera importante de la marina mercante de Estados Unidos.

Corría el año 1891. La caza de ballenas constituía un importante negocio. Avistando un cetáceo, el patrón de la embarcación dio la orden. Los botes, con los marineros prestos a la caza, enfilaron rumbo hacia la dirección señalada. Bartley, con el arpón preparado, iba a la proa de uno de los botes. Al acercársele, el animal se sumergió. Momentos después volvió aemerger, lo que fue aprovechado por el patrón para clavar el primer arpón en un costado del animal. Le tocaba el turno a Bartley. Apuntó con precisión, hundiéndolo en una parte sensible del cuerpo.

El cetáceo, desesperado por el dolor, se sumergió una vez más, para reaparecer, enloquecido y furioso, mostrando sus grandes dientes y enfilando directamente al bote agresor. Los tripulantes se lanzaron al agua, tratando de huir en cualquier dirección, pero Bartley no lo consiguió, y ante el horror de sus compañeros, su cuerpo desapareció por la garganta del enorme animal. Herida de muerte, la ballena logró huir de sus perseguidores y se perdió en el océano. Otros botes recogieron a los sobrevivientes, continuando la faena pesquera.

Al día siguiente, el vigía divisó el cuerpo de una ballena que flotaba en la superficie. Era un animal impresionante y lleno de grasa. Le amarraron la cola y fue llevado a bordo el cuerpo de no menos de cien toneladas; fue descuartizada en larga faena de 48 horas, hasta reducirla a un esqueleto de exasperante olor.

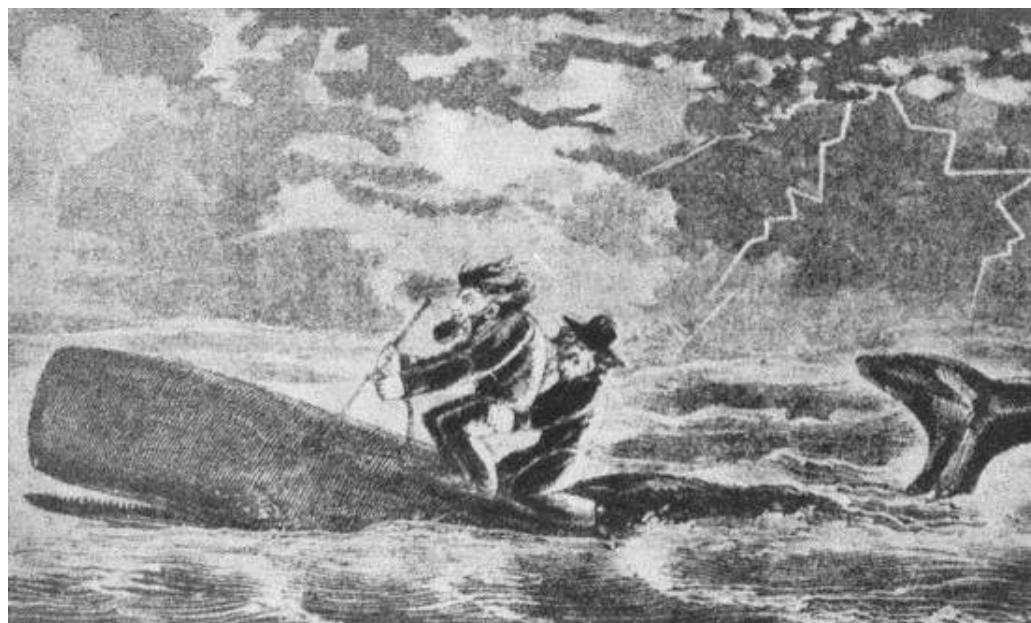
Mientras era descuartizada, el grumete preguntó si no sería ésa la ballena que se había tragado a Bartley, ya que se había notado la presencia de un arpón en el lugar coincidente con el acertado por el malogrado tripulante. Luego de improba tarea consiguieron extraer el inmenso estómago y, al cortar la membrana de retención, distinguieron con claridad un cuerpo humano. Lo sacaron en breves instantes. El cuerpo estaba purpúreo, cubierto con la sangre del animal y su rostro desfigurado por la expresión agónica. Era Bartley.

Cinco horas de duro esfuerzo significó devolverlo a la vida. Estaba trastornado y debió ser atado en su camarote. Hubo de ser sometido a tratamiento médico y nunca más lograron hacerle embarcar. Recordaba haber caído en una gran cavidad donde perdió el conocimiento. Había permanecido dentro durante sesenta horas. Hasta el día de hoy la historia inaudita de James Bartley es motivo de polémica.

HISTORIA DE LOS MARES DEL NORTE

Islandia y Groenlandia constituyen zonas marítimas ricas en tradiciones y relatos. Allí la fantasía se confabula con la realidad para entregar extrañas historias de aventuras.

Los pescadores islandeses aseguran que la trayectoria aventurera de John Tabor tiene visos de verosimilitud. Tabor es para los marineros, como el Barón de Munchausen para los alemanes. Se cuenta, por ejemplo, que Tabor, en un viaje regular por el Pacífico, se perdió durante una tormenta. Pero una tierna y servicial ballena lo llevó sobre su lomo, haciéndolo recorrer el océano hacia el sur, cruzar el difícil Cabo de Hornos en un viaje tan rápido como el de un avión en nuestros días. En otra ocasión, Tabor fue salvado de un naufragio por das gigantescas gaviotas que lo izaron con sus patas, devolviéndolo a puerto. Los islandeses atribuyen las escapadas milagrosas del mítico Tabor a su estricto cumplimiento de las supersticiones del mar.



A LOMO DE BALLENA. John Tabor salvó de una tormenta en el Pacífico cuando un cetáceo lo llevó sobre su lomo, haciéndolo cruzar el océano hacia el sur, pasar el Cabo de Hornos, a una velocidad fantástica y sin un rasguño, según la tradición.

De las mismas regiones provienen la historia de Paul Rasmussen y los extraños ruidos que los forasteros atribuyen al llamado de las aves. Siendo pastor en su aldea, de esto hace muchos años, un grupo de bandoleros ingleses desembarcó en

el lugar, obligando a huir a todos sus habitantes. Rasmussen fue el último en escapar y lo hizo cargando sobre sus hombros su pequeño hijo de siete años. A pesar de su veloz carrera, sintió que iba a ser alcanzado, por lo que, aprovechando un instante en que los perdió de vista, dejó a su hijo en el hueco de una caverna, advirtiéndole que no saliera mientras no viera regresar a su padre. Hecho esto emprendió con más fuerza la huida.

Su gruesa pelliza le entorpecía la carrera, y optó por arrojarla al suelo. Uno de los ingleses la encontró y devolviéndose hacia el poblado pasó frente a la cueva donde se escondía el niño. Este lo confundió con su padre, siendo apresado por los bandoleros y llevado a uno de los barcos. Rasmussen los vio desde lejos y desesperado, realizó prácticas de magia negra sobre tres conchas recogidas en la playa, cada una de las cuales representaba a los respectivos barcos ingleses. Pronunció palabras cabalísticas y ejecutó sobre ellas extrañísimos signos manuales, dejándolas por último flotar en el agua. Una de las conchas se fue mar adentro, pero las otras dos se hundieron. Del mismo modo, dos de los barcos ingleses, con demasiada carga, se fueron al fondo del mar. Se había producido la venganza.

Cuando Rasmussen aún estaba en la playa, el cuerpo de su hijo fue arrojado por el mar. Al ver el cadáver, estalló en enloquecidas carcajadas, que eran devueltas por los acantilados y cuyos sonidos, según la tradición, son confundidos por los viajeros que llegan al lugar con el ruido de los pájaros lugareños.

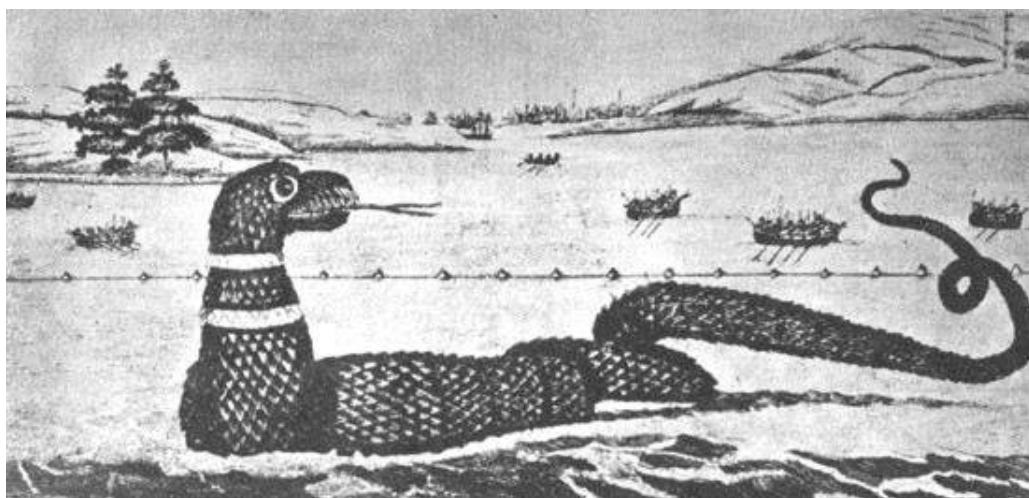
LA CARTA QUE DEMORÓ 57 AÑOS

Los marinos y los poetas suelen colecciónar botellas que llevan en su interior pequeñas embarcaciones; algunas son reproducciones de navíos auténticos, otras fluyen de la imaginación artesanal. A veces en los talleres cancelarios se encuentran especialistas en el oficio. Toda una técnica existe para introducir el diminuto barco en el cuerpo de vidrio. Jamás puede ser quebrada una botella para ejecutar dicha tarea. Es el trabajo que se aprende de padres a hijos. Por otra parte, en numerosas creaciones literarias se habla de mensajes enviados en botellas, lo que fue popularizado por los narradores franceses del siglo XIX, entre ellos el inmortal Alejandro Dumas, padre.

Pero ratificando aquello que la realidad supera a la fantasía, puede señalarse el

episodio ocurrido en Marsella en 1862.

Un día de junio, mientras acompañaba a su madre en compras por los muelles del puerto, el pequeño François Servier, de diez años de edad, se interesó por una botella que flotaba muy próxima a la orilla. A pesar de las protestas de su madre logró detenerse y conseguir una larga caña para acercar la botella hasta sus pies. Era una botella oscura, casi cuadrada y taponada de manera que ninguna gota de agua la había penetrado. El niño la tomó y siguió caminando hacia el mercado, sin preocuparse de una mayor observación del nuevo juguete.



LAS SERPIENTES MARINAS. Diversas versiones de marinos configuran a este extraño animal como uno especie de monstruo con cabeza de caballa y crines blancas, ojos negros y cuerpo de color grisáceo. El grabado corresponde a la serpiente del mar de Gloucester, lo cual tiene escamas en el cuerpo y anillos en el cuello.

Ya en casa, y ante la luz de un candil, François comenzó a mirar con detención la botella y se dio cuenta de que, además de estar sin agua, llevaba en su interior papeles que no lograban verse con claridad dado el color del vidrio. El cuello de la botella, tapado con una cera especial, logró ser abierto y su contenido extraído con cuidado.

Los papeles contenían una carta fechada en Austria el año 1805. Iba dirigida a una dama francesa, novia del remitente, oficial de las tropas napoleónicas. En la misiva que había sido arrojada a las aguas del Danubio se relataba, por una parte, el cercano triunfo militar de Austerlitz, pero al mismo tiempo se denunciaba el

despotismo del general francés y se advertía, con increíble premonición, el fin que esperaba a los entonces imbatibles galos. La carta era una suerte de despedida y advertencia.

¿Por qué se eligió tan extraño medio? ¿Es que existía una muy fuerte censura y control sobre la oficialidad y tropas? La historia real confirmó los temores del remitente: el teniente Louis Steiner murió en los hielos de Rusia en 1812. La carta no llegó a destinatario, pero las predicciones resultaron proféticas.

SERPIENTES Y SIRENAS DE MAR

Los habitantes de las regiones nórdicas aseguran que la existencia de serpientes monstruosas del mar corresponde exclusivamente a esa zona. El escritor sueco Olaf Magnus asegura que vive en los acantilados alrededor de Bergen.



LAS SIRENAS. Criaturas con cuerpo de mujer y cola de pez que aparecen en la mitología griega por primera vez. En 1700 los sabios discutían el canibalismo de los negros de Angola, que según se decía, las cazaban y comían

El mismo la describe como de 60 metros de largo y 6 de grosor, el cuello cubierto con pelos de un metro y el cuerpo lleno de escamas, ojos diminutos pero ferores en su mirada. Magnus agrega que puede ponerse erecta como el palo mayor de un barco y se cuenta también que ha capturado hombres desde la cubierta de las embarcaciones y ganado desde la orilla cercana a la playa donde caminaba o pastaba.

Otro narrador. Hans Egede, relató haber visto una serpiente marina que era tres

veces más grande que el barco en que viajaba y cuya cabeza llegaba hasta el mástil más alto.

En el siglo I antes de Cristo un griego llamado Alejandro relató por vez primera la aparición de una sirena, con las cualidades que definen a tan extraño ser.



KRAKEN, la serpiente descrita por Olaf Magnus. Esto, según el escritor, tiene 60 metros de largo y 6 de grosor, pelos de un metro en el cuello y ojos feroces.

Lanzada por el mar a la playa, se trataba de una mujer bellísima, cuyo cuerpo estaba cubierto de escamas desde la cintura hacia abajo. Ante la muchedumbre que la contemplaba se sintió tan confundida, que estalló en llanto. El rey del lugar ordenó retirarse a los curiosos y cuando estuvo sola se lanzó nuevamente al agua. Salió por segunda vez a la superficie, articuló algunos sonidos ininteligibles y desapareció definitivamente.

En las playas danesas, en Noruega y otros lugares del norte de Europa se cuentan innumerables historias sobre sirenas.

Un curioso episodio seudocientífico se registró en 1700. Los sabios de la época se enfrascaron en agudo debate para dilucidar si era acto de canibalismo el comer sirenas, puesto que entonces se había publicado que los negros de Angola solían

cazarlas y comerlas. No se llegó a ninguna conclusión.

En uno de los lagos del Sur de Chile existe la leyenda del "Peine de Oro", hecha posteriormente ballet, donde una sirena aparece a la luz del sol peinándose sus cabellos, atrayendo con su belleza a los viajeros y luego llevándolos consigo al fondo del lago.

CREENCIAS VARIAS

Los viejos cazadores de focas de Terranova tenían una antigua tradición para evitar el fracaso de cada faena: consistía en "humedecer" la cola de la primera foca cazada. La cola era cortada cuidadosamente, suspendiéndola de un trozo de alambre. Cada tripulante de la embarcación debía sumergirla en un vaso de grog, brindando por el éxito del viaje. Después era clavada sobre la mesa de la cámara y se constituía en talismán, que no se quitaba hasta el año siguiente, en que una nueva cola de la primera foca cazada pasaba a reemplazarlo.

En algunos barcos mercantes, los balleneros por ejemplo, existe la superstición de que si una mujer viaja a bordo trae mala suerte y la faena de pesca queda condenada al fracaso. Incluso, un escritor tan apagado al mar como fuera el norteamericano Eugenio O'Neill, la dejó registrada en su pequeño drama "Ballenas a la vista".

Para los marineros es signo ineludible de mala suerte matar a las gaviotas; estos pájaros, casi en forma similar a las vacas de la India, constituyen verdadera especie sagrada. Quien las mata ha de recibir a la larga la venganza del mar y de los seres que lo pueblan.

El mar posee un verdadero código de honor. Una de sus leyes, que se viene cumpliendo con exactitud desde hace siglos, señala que el capitán ha de ser el último que se salve ante un naufragio o, en su defecto, deberá hundirse con su barco. La historia de la navegación registra hasta la saciedad los casos de capitanes que se hundieron junto a la nave antes que abandonarla. Al hundirse en el Atlántico el barco de pasajeros "*Trinator*" en 1889, su último y sobrio mensaje expresaba simplemente:

Pasajeros y tripulación a salvo.

"Trinator" y su capitán quedan en el mar.

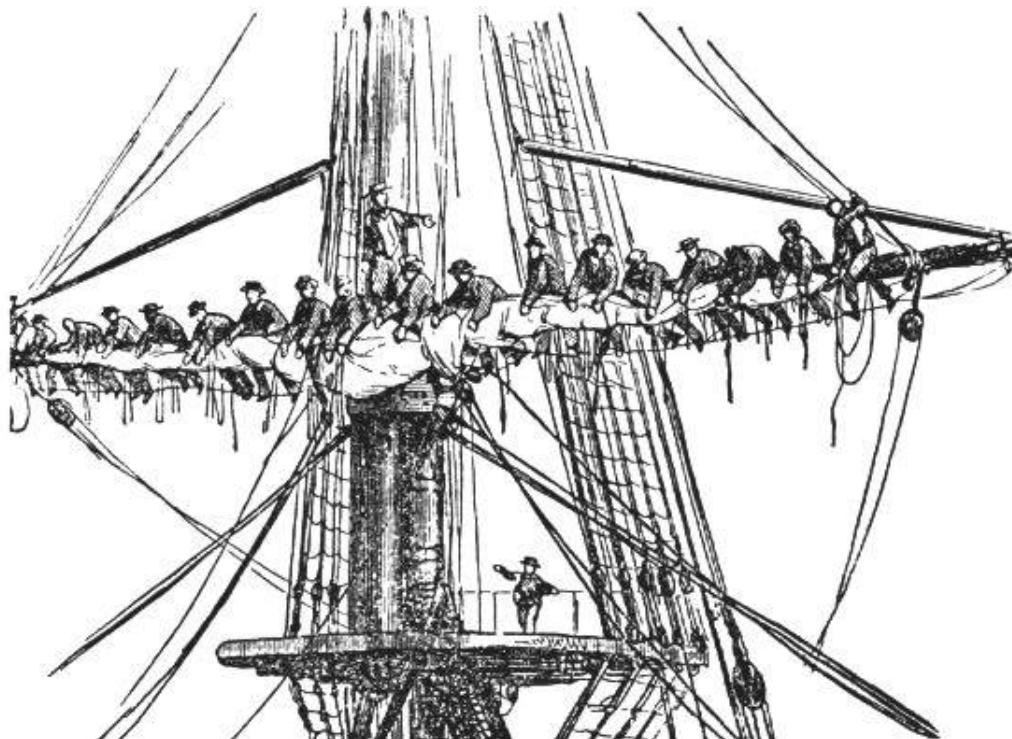
Sin otra novedad.

Briggs. Capitán

Capítulo 8

MISTERIOS DEL MAR

Aunque los viejos marinos están desacreditados por su fértil imaginación, hay misterios insondables que aún subsisten y que forman parte de la mitología marina, una de las más ricas en leyendas y en hechos que no tienen explicación racional



Miles de historias se han tejido en torno a los llamados "Misterios Dei Mar". La publicidad, por una parte; la propia fantasía, esa facultad tan desarrollada de los viejos "lobos de mar"; la literatura y la ficción. Todo ha sido conjugado, pero por sobre las fantásticas lucubraciones perduran las bases reales de tantos naufragios irresueltos, de tantos barcos perdidos, de tantos hombres y mujeres desaparecidos en forma misteriosa. Una botella con un mensaje escrito en su interior, un pedazo de mástil flotante, un instrumento enmohecido y carcomido, pueden ser indicios de una tragedia. Para los navegantes cada "Cuerpo Extraño En El Mar" puede ser el hilo que descubra la madeja de una tragedia real. Estas son algunas de ellas.

EL "MARY CELESTE", UN AUTENTICO BARCO FANTASMA

"Era ya bastante entrada la tarde, después de la segunda campanada más o menos, cuando divisé por primera vez el "Mary Celeste" frente a las costas de las Azores. El mar estaba en calma. Creo que no es preciso decir que ese día nos habíamos cruzado con varios barcos anteriormente, pero la navegación sin rumbo del bergantín de dos mástiles me llamó la atención. Le hice señales sin recibir respuesta. Parecía estar en perfectas condiciones, pero no pude divisar a nadie a bordo, ni en el timón, ni de vigía, ni sobre las cubiertas..."

"Temiendo alguna desgracia, ordené a mi primer oficial, René Deveau, que le diera alcance... Pero el "Mary Celeste" daba unos virajes tan endemoniados que era imposible acercarse... Lo empezamos a perseguir..."

Estos son los primeros e históricos párrafos de la declaración presentada ante el Tribunal Marítimo de Gibraltar por el capitán del barco "*Dei Gratia*", en el proceso iniciado para dilucidar el extraño caso del que más tarde sería llamado el "barco fantasma de los mares", el "*Mary Celeste*".

Los relatos de la tripulación del "*Dei Gratia*" se sucedieron rápidamente: El primer oficial recibió orden de subir al "*Mary Celeste*", temiéndose que el pasaje hubiera sufrido un envenenamiento masivo, que hubiera habido un motín a bordo, que todos hubieran muerto por asfixia. El primer oficial subió a bordo, inspeccionó y llegó a la conclusión de que la tripulación del barco sólo podría haberlo abandonado unos minutos antes: una taza de té recién preparado y aún caliente se encontró en la cocina, una tetera hervía y la ropa estaba aún húmeda.

Tras el informe de su primer oficial, el propio capitán del "*Dei Gratia*" subió a la cubierta del "*Mary Celeste*". Se dirigió a la cabina del capitán y encontró la bitácora del barco cuya última anotación databa del 24 de noviembre de 1872, diez días antes; indicando que al momento de la anotación el barco estaba a quinientas millas de la posición actual, en 36 grados de latitud norte y 27 grados de latitud oeste. En el castillo de proa encontró tres baúles con ropa; dos uniformes de marino; una máquina de coser y un vestido de niñita casi terminado.

Durante todo el día la tripulación del "*Dei Gratia*" buscó en el horizonte señales de balsas o botes salvavidas. Dos días después el capitán concluyó que el "*Mary Celeste*" era un barco abandonado y que lo único que podía hacerse era remolcarlo

hasta puerto y cobrar la recompensa.

Se investigó durante meses. Ningún indicio en ninguna parte del mundo; ninguna explicación encerrada en los compartimientos del barco remolcado; ninguna voz humana. Sólo teorías y teorías...

En marzo del año siguiente se pagaron al capitán del "*Dei Gratia*" ocho mil dólares de recompensa, y el barco fue entregado a su dueño en Nueva York, Charles Windship.

Entonces, como en una oleada fantasmagórica, se empezaron a entretejer las historias más inverosímiles.

La opinión oficial sostenía que el barco quedó solo después de un motín por una parte de la tripulación que había dejado abandonado a su suerte al capitán y que se había alejado del barco. Débil teoría reforzada apenas por el hecho de que unos pescadores españoles encontraron un año y medio más tarde una balsa con algunos cadáveres imposibles de identificar.

Alguien dijo que piratas moros habrían asaltado el barco, habrían tirado la tripulación por la borda y, al advertir la presencia del "*Dei Gratia*", habían huido.

Pero en 1942 el capitán Dod Osborne, del "*Girl Pat*", entregó una explicación basada en su propia experiencia con fenómenos naturales. Contó que durante ese mismo año, en una medianoche, en plena alta mar, su barco encalló de repente. El fenómeno parecía incomprensible, pero pronto se advirtió que el barco estaba montado sobre una isla de arena, donde también se divisaban los restos del naufragio de un barco a vapor. El barco de Dod Osborne se liberó gracias a una marejada favorable y siguió hasta Port Etienne, donde los científicos le informaron que masas flotantes de tierra como la recién vista eran frecuentemente depósitos aluviales de un río subterráneo bajo el Sahara. Si el "*Mary Celeste*" hubiera enfrentado una situación similar, su tripulación de seguro habría abandonado el barco, y se habría hundido junto con la isla, reflotándose sólo el navío.

Pero las teorías siguieron: una isla volcánica, elevada sobre el nivel del mar por algunas horas, pudo suscitar la atención de la tripulación, pero ¿abandona toda la tripulación un barco movida sólo por la curiosidad? Los geólogos rechazaron esta teoría, negando que las actividades volcánicas fueran comunes en el Atlántico.

Pero tal vez las historias más imaginativas las crearon los propios hombres de mar. Una de ellas cuenta que un pulpo gigante atrapó al "Mary Celeste" por la quilla, afirmando uno de sus tentáculos en el fondo del mar y utilizando los otros nueve en botar al agua uno a uno a los azorados marineros. Cuando el tribunal que investigó el asunto del "Mary Celeste" citó como testigos a algunos hombres de mar, éstos sonrieron con suficiencia; ¿qué sabían los de tierra de lo que podía ocurrir allá? Robert de la Croix, especialista en "barcos abandonados" y escritor, y John Keating, que por diez años persiguió datos sobre el "Mary Celeste", presentaron, sin embargo, una teoría muy plausible.

Los capitanes del "Dei Gratia" y del "Mary Celeste" eran amigos. Se encontraron días antes que el barco fantasma emprendiera su viaje y el primero ofreció al capitán del "Mary Celeste" tres hombres para que le ayudaran, en vista de que la tripulación estaba escasa por esos tiempos. El propio "Dei Gratia" recogería a esos hombres más adelante, a la altura de las Azores, donde los dos barcos se encontrarían.

El "Mary Celeste" partió con los tres tripulantes del "Dei Gratia" y dos amigos de confianza, más 'la tripulación original. Las dificultades estallaron pronto a bordo. El capitán debió imponer disciplina. Las faltas continuaban y eran cada vez más graves. Además toparon varias tormentas, pero en las horas de placidez la tripulación menos adicta al capitán, la proveniente del "Dei Gratia", lo obstaculizaba. Estalló el inevitable "motín". El capitán y su hermosa mujer fueron lanzados al agua. Al encontrarse con el "Dei Gratia", el capitán de este barco encontró sólo a sus tres hombres (todo el resto de la tripulación había sido conminada a embarcarse hacia las costas de Portugal, y relatar que una tormenta había terminado con el barco y la vida del capitán y su esposa). El capitán del "Dei Gratia" ocultó a los tres hombres de su propia tripulación, y viendo una excelente oportunidad de lograr una jugosa ganancia, aceptó continuar la comedia, inventando la historia del barco encontrado deserto, "con tazas de té y estofados aún humeantes a bordo".

Este relato, que se estima verdadero, fue recogido por el escritor John Keating de labios de un anciano, muchos años después de la tragedia. Su nombre era John Pemberton, cocinero del "Mary Celeste" y uno de los tres implicados en el fraude final.

EL "VIENA" EL ETERNO DESAPARECIDO.

El 10 de diciembre de 1903, después de haber sido cargado con treinta y ocho cajas de obuses y una serie de armamentos de artillería, el "Viena" zarpó con su tripulación de 50 hombres desde Rochefort, esperando llegar a Tolón el 20 de diciembre, para esperar las celebraciones de Navidad.



EL DRAMA DE LA "MEDUSE". La pintura de Géricault recuerda esta tragedia, en la que, de 150 tripulantes que se salvaron en una balsa; solo fueron rescatados 12. El resto desapareció en forma trágica o misteriosa.

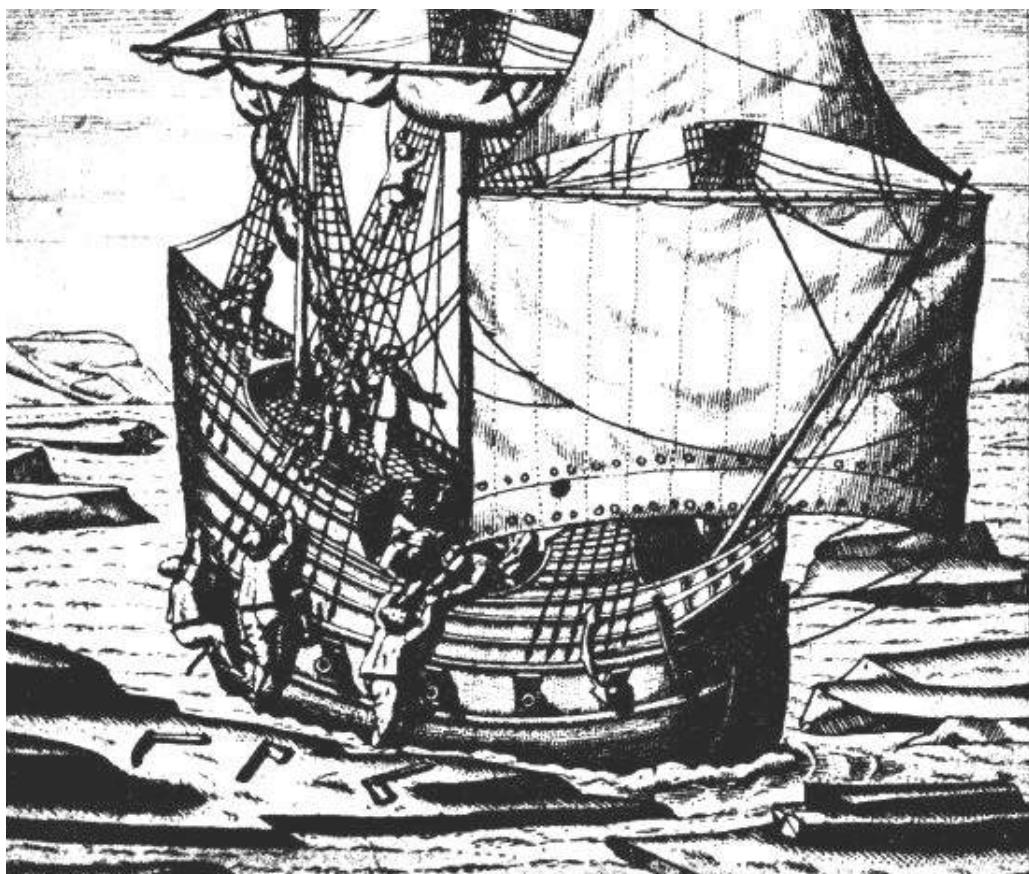
Apenas zarpó lo sorprendió una tempestad que hizo calcular un retraso de por lo menos diez días. En todo caso aún se podía esperar que el 24 de diciembre los tripulantes estuvieran con sus familiares. Su mejor velocidad a vela, si hubiera experimentado averías de motor, habría sido dos nudos, con lo que habría demorado treinta días en cubrir la ruta. Esta fue la especulación que empezaron a hacer las autoridades de marina, cuando advirtieron que el barco se retrasaba.

—¿Hay víveres suficientes? —preguntó alguien en las esferas oficiales.

—Por lo menos para tres meses —fue la respuesta.

Pero la búsqueda se inicio. Un grupo especializado y la cooperación de todos los

barcos que surcaban los mares: el crucero "*Galileo*" recorre la costa argelina; el "*Romsdal*", la española.



HISTORIA Y LEYENDA. Lo verdad se entrelaza con la fantasía en los relatos de naves desaparecidas.

Cierto día alguien informa haber encontrado restos de un bote salvavidas con la lectura aún visible de "*Viena*". La ola de alegría se detiene abruptamente cuando las autoridades precisan que los barcos del Estado no llevan nombre sino número en sus botes salvavidas. "*Los restos encontrados, dicen, deben pertenecer a otros barcos de idéntico nombre*".

Otros barcos se suman a la búsqueda; corren los días; noticias y desmentidos. A principios de febrero, cuando ya todo el mundo aconsejaba suspender la búsqueda, se encuentra una botella cerca de la isla de Olerán, la que contiene una nota legible: "*El Viena, a 150 millas de Rochebonne, al Oeste. Tempestad*". La nota no parecía revelar nada nuevo, pero quizás indicaba que el capitán había previsto el

peligro y quería alertar al mundo marino de alguna manera.

El 25 de febrero, en la ribera de Batz, cerca de la isla de Croisic, los ribereños encontraron un salvavidas y una caja de las empleadas en los barcos de guerra para guardar y transportar explosivos.

Se supuso que la caja había pertenecido al "Viena", pero el gran y verdadero hallazgo fue otro. El 26 de febrero se encontró un cronómetro marino marca Leroy, N° 322.

El cronómetro pertenecía efectivamente al "Viena" y le había sido entregado en Cherburgo, el 27 de mayo de 1902.

Fue el único indicio Un cronometro, registrado... Nunca más nadie sipo nada... El "Viena" se constituyó en otro amargo misterio del mar.

LOS VELEROS-ESCUELAS: MISTERIO DE MISTERIOS

El "Admiral Karpfanger"... su solo nombre sugiere uno de los recuerdos más enigmáticos y trágicos de la marina mundial.



UN DESTINO INCIERTO. Cada nave que se hace a la mar corre una aventura. Miles de ellas, antes y hasta hoy, han desaparecido sin dejar una huella.

Botado en 1907, el navío había envejecido mucho cuando emprendió su último viaje, aun cuando se le había remozado y dotado de moderno sistema de comunicaciones, aunque pequeño, y de instrumentos de precisión. El 16 de septiembre de 1937 zarpaba desde Hamburgo con destino a Australia, transportando a unos sesenta cadetes.

Los primeros avances fueron normales. Dobló el Cabo de Buena Esperanza y el 5 de enero de 1938 ancló en la rada de Port German, al sur de Australia, cargando 8.500 toneladas de trigo para zarpar luego con destino a Europa. Debía arribar a Hamburgo a fines del mes de mayo.

Tres días después de su partida una estación costera percibió un débil mensaje, pero el 1 de marzo el "*Admiral*" dio su posición correcta: estaba a 200 millas de Dunedin, al sur de Nueva Zelanda, en buenas condiciones. Repitió mensajes comerciales para su línea, la "*Hamburg America*", los días 4 y 9 de marzo. El día 12 insistió: "Todo está bien". Esta fue su última señal.

Tres días más tarde, los jefes de la compañía y las autoridades de la marina empezaron a inquietarse levemente. Recordaron que el trasmisor del "*Admiral*" era moderno pero pequeño y podría haberse averiado con facilidad. Se insistía que de haberle ocurrido algo, otros buques lo habrían observado, pero los expertos reconocían íntimamente que esto era muy eventual: el "*Admiral*" seguía la ruta tradicional de los viejos veleros, ruta que era muy poco frecuentada ya en esa época.

A fines de mayo el "*Admiral*" debería asomar, según los cálculos más dilatados, en el golfo de Gascuña o en el Canal de la Mancha. La compañía y los familiares de los cadetes se negaban a dar por perdido al velero-escuela. Se hacían mil especulaciones: podía estar a la deriva en el Atlántico, haber anclado en islas como Ascensión o Tristán de Cunha, o simplemente haberse retrasado. Pero ya en los primeros días de julio se decidió avisar y alertar a todos los barcos del Atlántico Sur. Por su parte, la "*Hamburg America*", decidió ordenar la partida de una de sus unidades, el "*Leuna*", para que siguiera la misma ruta que debió seguir el "*Admiral*". Entre tanto los expertos ampliaban el campo de búsqueda a las costas de Chile y Argentina y toda la Oceanía. Desde Valparaíso, el primer puerto chileno, zarpaba

una poderosa unidad chilena de exploración, el "*Galvarino*", y por los canales de la Patagonia descendía el argentino "*Bahía Blanca*". Además, los archipiélagos de Tuamotu eran recorridos por unidades francesas.

Pero el único barco que tendría una pequeña noticia sería el "*Galvarino*", que encontró en una ensenada una pequeña plancha con la leyenda "Capitán y Oficiales". La plancha fue enviada a Hamburgo y fue reconocida por el maestro que había refaccionado el "*Admiral*".

Esta única prueba fue decisiva. Veredicto final: el "*Admiral*" habría chocado con un iceberg... Ningún indicio posterior cambió esta posibilidad. Un misterio más...

EL "*FRIGORIFIQUE*": EL BARCO VENGADOR

En las oscuras tabernas de los puertos del mundo, los viejos lobos de mar suelen deleitar a sus ocasionales auditórios con las más fantásticas historias donde convergen personajes mitológicos, islas doradas, sirenas y monstruos. Una de las historias favoritas es la del "*Frigorifique*", el buque vengador, que pese a su fantasía arranca de raíces muy reales.

En 1884, el "*Frigorifique*", uno de los primeros vapores dotados de sistema de refrigeración, navega en medio de una espesa niebla frente a las costas francesas. De pronto, como surgido de las profundidades de esa niebla, emergió otro barco y ambas naves chocaron abruptamente. El intruso era un carbonero inglés, el "*Rumney*".

A consecuencia del choque, el cuarto de máquinas y las bodegas del "*Frigorifique*" empezaron a inundarse y su capitán dio orden de abandonar el barco. El y el resto de la tripulación fueron recogidos, sin ningún percance, por el carbonero, que siguió entonces su curso, navegando lentamente, a menos de dos nudos por hora, entre la oscura niebla.

De pronto, como perseguido por una maldición divina, el piloto del carbonero ve lentamente ante él la silueta de otro barco que apenas logra esquivar gracias a una rápida maniobra.

Una ola de estupor y miedo estremeció entonces a los tripulantes amontonados en cubierta: el barco que se enfrentaba al "*Rumney*" era el "*Frigorifique*", que según los cálculos ya debía estar en las profundidades del océano. Atribuyeron esta

primera impresión al cansancio a la tensión de la aventura recién soportada, pero en el fondo de cada uno de ellos la certidumbre de que se trataba del barco hundido yacía pesadamente.



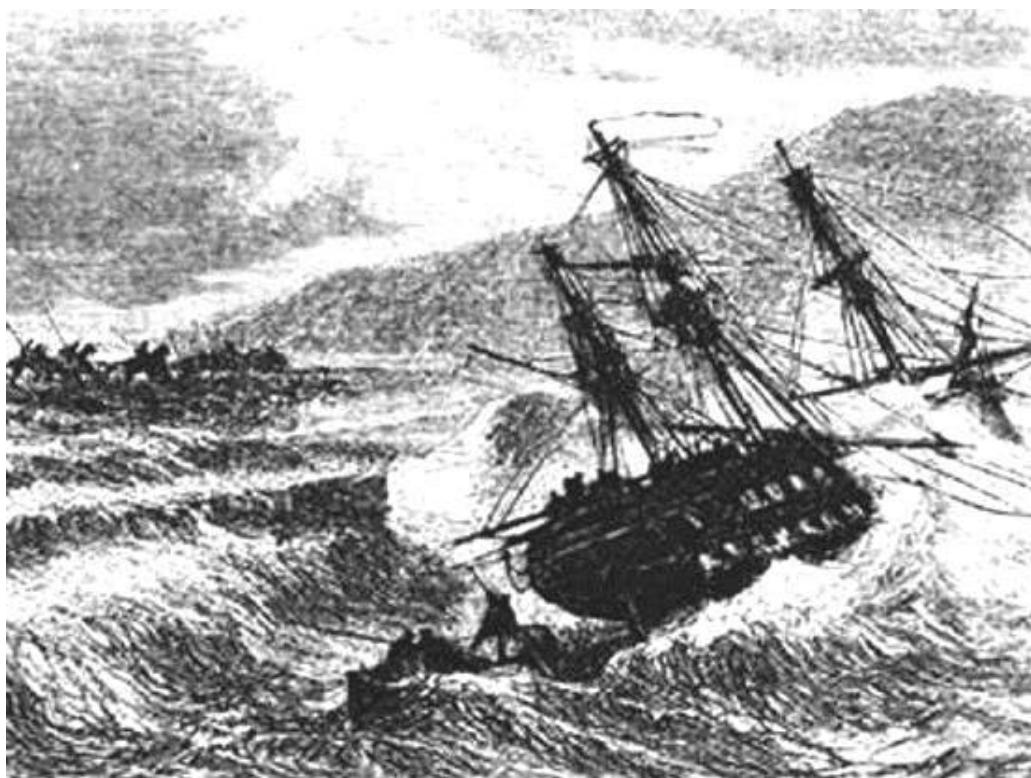
EL "PAMIR". Uno de los tantos buques escuelas que sucumbieron arrasadas por un terrible huracán. Solo se salvaron cinco de los 86 tripulantes. La mayoría eran cadetes, de entre 16 y 18 años.

La noche siguió su curso y de pronto, como el estallido de mil petardos, un ruido ensordecedor y un choque brusco sacudió a los tripulantes del carbonero inglés y a los naufragos del "Frigorifique" que compartían sus lechos. El "Rumney" había chocado..., la maldición seguía... y seguía porque el barco del encontronazo era el "Frigorifique".

El carbonero inglés, averiado, se hundía rápidamente y los tripulantes y capitanes se alejaron en botes salvavidas. Aterrados, decían que el "Frigorifique" había surgido de las profundidades para vengarse. Nadie dudaba ya de la identidad del navío.

Al levantarse la niebla los naufragos quedaron atónitos. El "Rumney" se había

hundido, pero allí estaba, majestuoso sobre las aguas, el "*Frigorifique*". Apenas uno de sus tripulantes, venciendo el pavor y la superstición, se decidió a abordarlo, el misterio se despejó.



LAS ESPECULACIONES. La inagotable imaginación de los hombres del mar ha dado múltiples teorías acerca de cada hundimiento

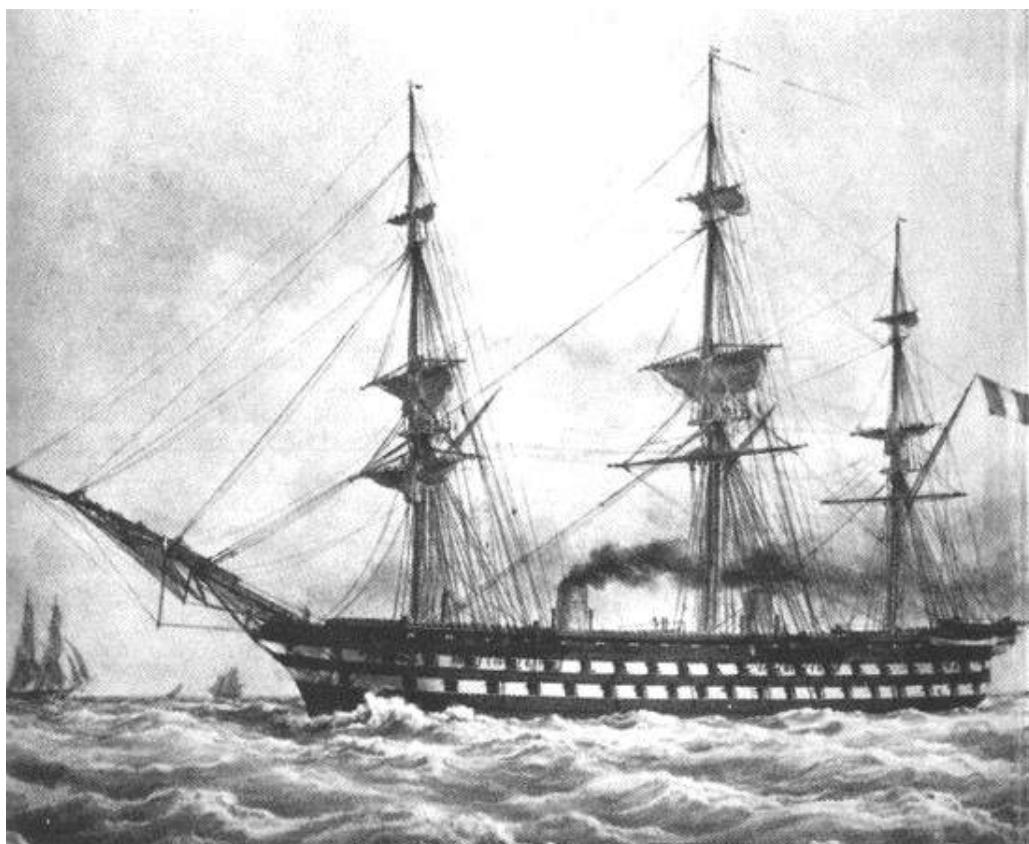
Tras la primera colisión, el timón del barco había quedado asegurado y por ello el "*Frigorifique*" giraba en círculos. Esa fue la causa de que dos veces chocara con el "*Rumney*". El agua que había inundado la sala de máquinas tras el primer choque no fue suficiente para hundirlo y el vapor pudo mantenerse a flote. Pero el mismo hombre comprobó que, pese a su temporal supervivencia, el "*Frigorifique*" tenía las horas contadas a raíz de las dos colisiones siguientes y lo abandonó. Minutos después, y ahora definitivamente, el "*Frigorifique*" descendía al fondo del océano quizás a juntarse con su enemigo, el "*Rumney*", que yacía allí.

EL CASO DE JOHN ORTH

La figura de John Orth, nombre con que se conoció en su época al archiduque John

Salvador, se asocia a una de las más extraordinarias y enigmáticas historias consignadas en los anales de la navegación.

John Orth no era un personaje común. De inquietudes múltiples, pasó de compositor musical a oficial de ejército, logrando el grado de general. Primo del embajador Francisco José y amigo íntimo del Príncipe Rodolfo, cayó en desgracia ante los personeros reales al escribir un folleto considerado "insultante" para los primeros jefes del Ejército. Entretanto, John Orth se enamoró violentamente de la actriz Ludmille (Millie) Stereubel, pasión que estremeció de ira a la corte.

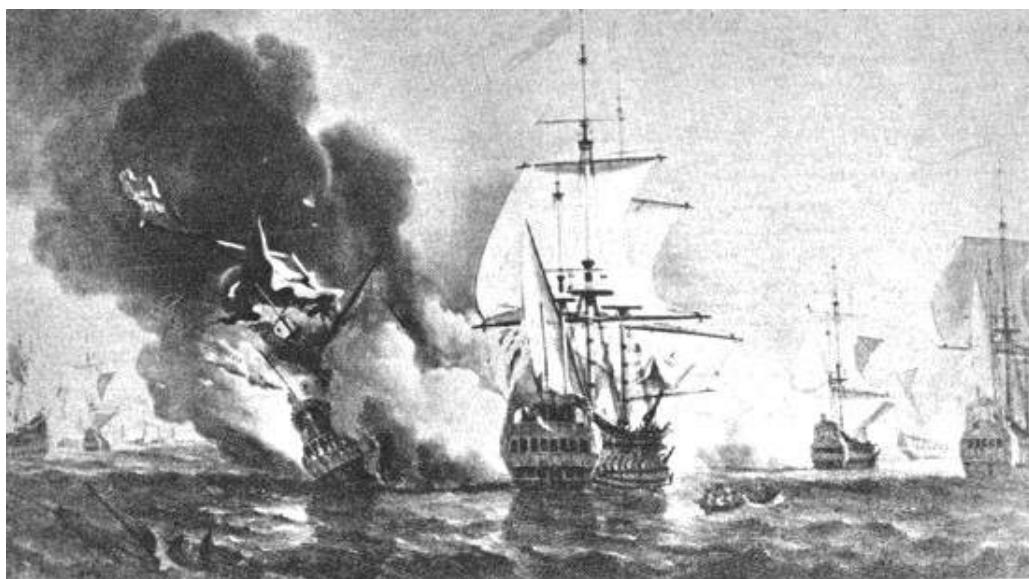


EL BARCO A VAPOR. Nació en los ríos y lagos. En el Siglo XIX afrontó los mares.

El amor le trajo también una nueva afición. Tras dedicarse a estudiar a fondo todo cuanto se escribía sobre el arte de navegar, pidió y obtuvo en el puerto de Fiume su licencia de piloto. Al mismo tiempo pidió permiso a la corte para separarse definitivamente de su familia y de sus títulos, y, adoptando el apellido materno, se convirtió en el John Orth que conocemos.

Sus aventuras empiezan con la adquisición de un tres palos que bautizó con el

nombre de "*Santa Margarita*" y a bordo del cual, y acompañado de Millie, se dirigió a Londres. En la capital inglesa, según se rumoreó en los altos círculos sociales, el navegante y su actriz contrajeron matrimonio.



COMBATE DE CARTAGENA. - Librado por Sir Charles Wager contra la flota española.

El 26 de marzo de 1890 el "*Santa Margarita*" partió con destino a Sudamérica. John Orth iba como simple piloto y había nombrado como comandante a un tal Sodich. El primer puerto sería Buenos Aires, donde Millie, que haría el viaje en otro barco, se les uniría para continuar ruta hacia Chile.

En Buenos Aires John Orth cambió toda la tripulación de su barco por un grupo de marinos inexpertos. También sorprendió a quienes conversaron con él con frases como "aunque muera, seguiré viviendo" o "jamás me volverán a ver, aunque no me haya muerto". Se pensó entonces que el navegante era aficionado a las frases geniales...

Pero ¿era sólo eso? La interrogante subsiste hasta hoy. Después de zarpar de Buenos Aires, el "*Santa Margarita*", su dueño, la bella Millie y la tripulación se diluyeron en la nada. Jamás se tuvo indicios de su suerte, nunca se dilucidó su misterio. ¿Doblaron o no el Cabo de Hornos? ¿O siguieron viviendo en una isla hasta su extinción? ¿O aún están vivos?

La prolongada y apasionante lucha del hombre por dominar los océanos lo ha llevado a emprender aventuras en que, además de poner a prueba su valor, le

exigió profundizar sus conocimientos en astronomía, perfeccionar los instrumentos para orientarse y emplear otros materiales en la construcción de sus naves.



EL "OLYMPIA". En la batalla de Manila, librada en 1898.



CRISTÓBAL COLÓN, el descubridor del Nuevo Mundo, llamado AMERICA.

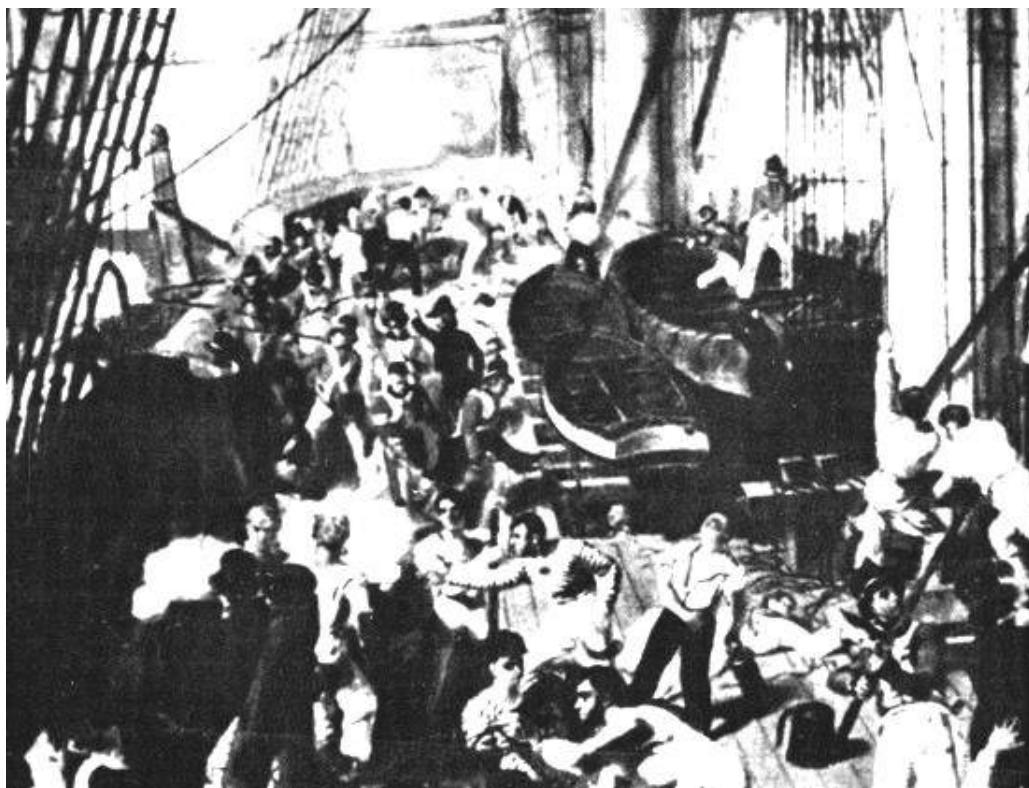
Los grandes descubridores, como Colón y Magallanes, los hombres de la guerra en el mar, los investigadores de los polos y del abismo marino, junto a los científicos y técnicos que hicieron posible la navegación atómica, tienen un lugar en la historia de la humanidad.

Esta síntesis gráfica registra algunos de los rostros más importantes, así como escenas propias de la vida en el mar, donde el hombre se enseñorea cada día con mayor seguridad y fuerza.

Capítulo 9

LOS HÉROES DEL MAR

Victoriosos o derrotados, los marinos han mantenido una tradición de gloria y de celoso cumplimiento del deber cuando tuvieron que luchar por su patria, su rey o su fe. Sus hombres y sus hazañas constituyen la leyenda y la tradición de la guerra naval en el curso de la historia del mundo.



LA MUERTE DE NELSON. En la cubierta del buque insignia "Victory, murió luchando el héroe de Abukir y Trafalgar

Desde los albores de la historia, el barco ha transportado, junto con seres humanos, mercancías, costumbres, ideas, riquezas y lenguajes; hasta el advenimiento de la aviación, fue el único medio de ir de una región a otra, y a veces de un continente a otro. No es extraño, entonces, que a menudo se haya transformado en escenario de choques y batallas: desde que "los pueblos del mar" del primer milenio antes de Cristo iniciaron sus incursiones en el Mediterráneo occidental, comienza la larga historia de las guerras marinas, sus derrotados, sus vencedores, sus héroes.

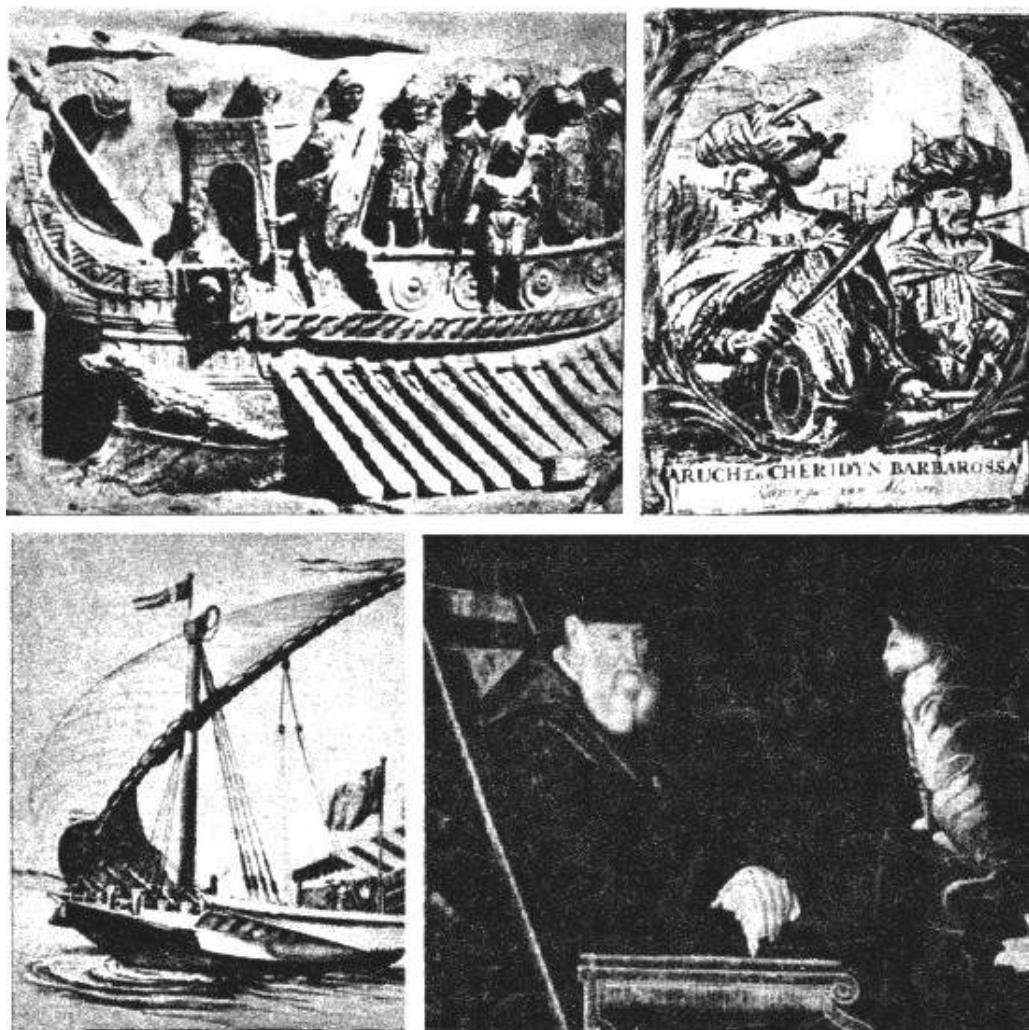
Uno de los primeros que consigna la historia fue el cónsul romano Duilio, quien comandó en el año 260 a. de C. la flota romana que afrontó a los cartagineses frente a Mileto. La rivalidad marítima entre Roma y Cartago había conducido a un largo intercambio de hostilidades: en 264 a. de C., al acudir en socorro de la amenazada guarnición de su fortaleza en Messina, las naves de la ciudad de las Siete Colinas debieron enfrentarse por primera vez a su poderoso contrincante, y la catástrofe en que culminó su posterior desembarco en África parecía amenazar la existencia misma de la nueva potencia del Lacio. Fue Duilio quien, gracias a su coraje y su habilidad, logró una decisiva victoria; sus agradecidos conciudadanos le erigieron, en el Foro, una gran columna adornada con proas de las naves enemigas.

LOS HÉROES ANÓNIMOS

Heroicos fueron, también, los anónimos pasajeros y capitanes que en la Edad Media llevaban mercancías y peregrinos por las rutas marítimas del Mediterráneo. Aunque reinara la paz, no pocas veces debieron combatir a piratas y galeras enemigas. A veces, la astucia daba mejores dividendos que el uso de las armas: ello se desprende de un relato del siglo XV, que describe los altibajos de la travesía del "*Loredana*", una galera que se hizo a la mar desde Venecia, en 1458, para llevar a un grupo de peregrinos a Tierra Santa. Poco antes de recalcar en la isla de Rodas, con el puerto a la vista, les interceptó una veloz galera: se trataba de un barco pirata genovés. Mientras tripulantes y pasajeros se preparaban a vender caras sus vidas, Baldassare Diedo, el capitán del "*Loredana*", esperó que sus perseguidores se acercaran y les advirtió a gritos que no intentaran una operación de abordaje: el "*Loredana*", les dijo, era una nave catalana que traía a varios enfermos de peste. Los desconcertados piratas suspendieron la maniobra para debatir si valía la pena correr el albur; entretanto, Diedo logró alejar su barco unos centenares de metros y gracias a un golpe favorable de viento pudo refugiarse en el puerto, dejando a sus perseguidores con un palmo de narices.

Pero si bien a veces era posible engañar a una nave pirata, no ocurría lo mismo cuando el azar ponía frente a frente a las embarcaciones de dos naciones rivales que se disputaban la supremacía del mar. Mientras venecianos y genoveses despachaban grandes flotas mercantes, protegidas por poderosas galeras de guerra,

a todas las costas vecinas, a Grecia y Rusia, por los Dardanelos; a Siria, a Egipto, al Canal de la Mancha, los monarcas hispanos de Cataluña y Aragón luchaban por imponerse a las veloces naves árabes.



Arriba izquierda. NAVÍOS ROMANOS. Junto a ellos surgieron los primeros héroes del mar, antes de la era cristiana. Arriba, derecha. HERMANOS BARBARROJA. Ambos sirvieron al islam. Abajo izquierda. A VELA Y REMO. Galera armada con piezas gruesas. Abajo derecha. ANDREA DORIA. Defendió los intereses del Papado, de Francia, de Nápoles y de Carlos V.

En el siglo XI, dos heroicos combates ayudaron a empujar hacia atrás a las huestes musulmanas: en Almería en 1147, y frente a Tortosa el año siguiente, Ramón Berenguer barrió con la armada de la Media Luna, maniobrando con incomparable coraje su inmensa flota de casi doscientas embarcaciones. Un siglo más tarde,

Jaime I daría otra estrella naval por Mallorca, comandando una gran armada de 155 barcos.

En la primera mitad del siglo XIV, el otrora indiscutido poderío naval veneciano y genovés tocaba a su fin. En 1353 el almirante Bernardo de Cabrera destruyó la flota genovesa frente a Argel, pero lo que parecía una naciente supremacía naval aragonesa no llegó a concretarse: los turcos serían los próximos señores del Mediterráneo. La larga pugna, iniciada a comienzos del siglo XV con los primeros choques navales entre turcos y venecianos y aguzada con la caída de Constantinopla en 1453, desembocó en una sangrienta lucha entre las fuerzas navales de la Cristiandad y del Islam por el control del Mediterráneo. Y fue durante las alternativas de esa lucha, en la primera mitad del siglo XVI, que surgieron dos grandes héroes marinos, uno de cada bando: el temido almirante Khair-ed-Din o "Barbarroja", y el genovés Andrea Doria.

EL LEGENDARIO BARBARROJA

La historia de Khair-ed-Din se inicia con las hazañas de su hermano Horuc. Ambos eran hijos de un alfarero griego que huyó con su familia a Mitilene cuando su isla natal, Lesbos, fue conquistada por los turcos; lo que no impidió que sus hijos se distinguieran en el servicio del Islam.

En los primeros años del siglo XVI, Horuc abrazó la fe islámica y se enganchó como marinero en un buque pirata turco que recorría los Dardanelos. Muy pronto el rey de Túnez, impresionado por su coraje, le ofreció el mando de un barco propio, encomendándole la tarea de hostilizar a toda nave cristiana que se le pusiera por delante.

Horuc superó ampliamente las expectativas de su protector. Frente a la costa italiana interceptó a dos gigantescas galeras pertenecientes al Papa, que llevaban un valioso cargamento de Génova a Civitavecchia. Tras abordar la primera, el hábil corsario disfrazó a su propia tripulación con la ropa de los vencidos y continuó navegando en la galera papal, remolcando su propia nave. Así se acercó a la segunda embarcación vaticana, cuyo capitán, alborozado, creyó que su colega le traía el botín de una galera pirata derrotada. Sorpresivamente. Horuc dio la señal de abordaje, y el engañado navegante cristiano debió rendirse a la evidencia: había

caído en la trampa... La hazaña de Horuc le dio inmediata fama, y pronto se convirtió en amo del Mediterráneo.

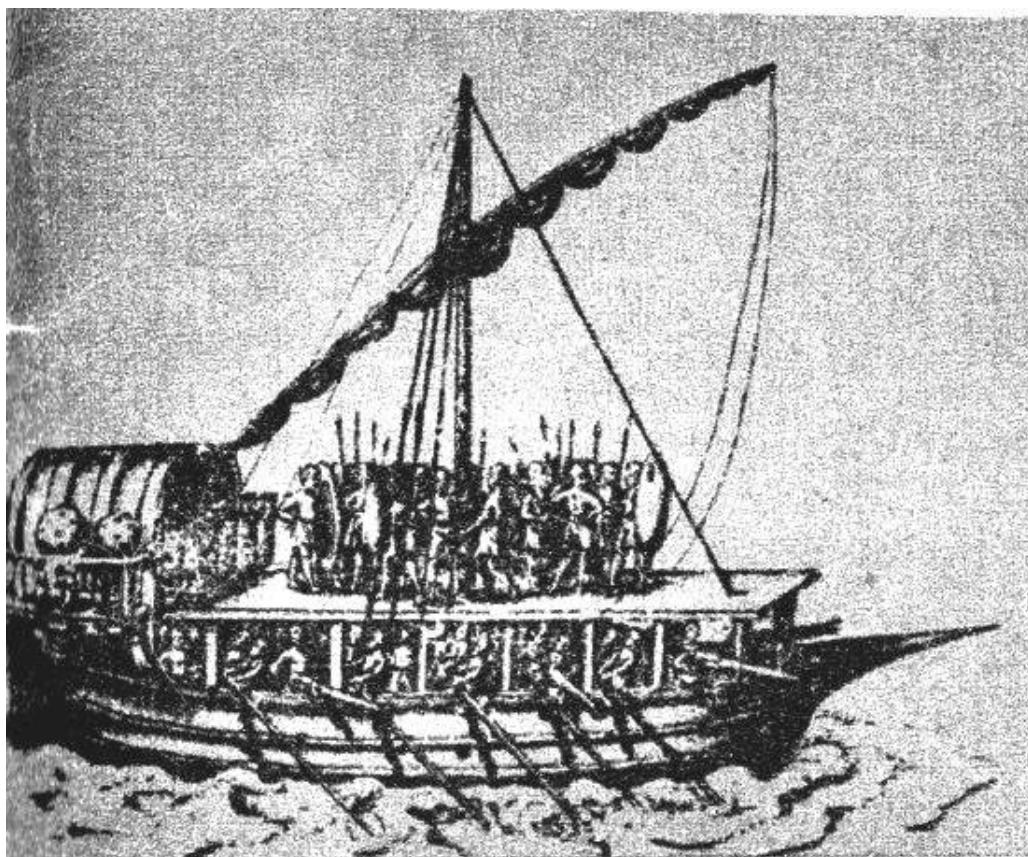


EXPEDICIÓN A TÚNEZ. La estrategia de Doria sirvió a Carlos V para liberar a Túnez de los musulmanes. El grabado muestra la escuadra del emperador.

Algunos años más tarde, Carlos V envió una poderosa flota a reconquistar Argel, ocupada por Horuc. En la batalla, el audaz pirata turco murió tratando de escapar a sus perseguidores. Le sucedió su hermano menor, Khair-ed-Din, quien pronto fue nombrado comandante de todas las fuerzas navales de Turquía por el poderoso sultán Suleiman el Magnífico. A la cabeza de su inmensa armada, Khair-ed-Din conquistó, una tras otra, todas las bases navales españolas en el norte de África; sólo la fortaleza de El Peñón, cerca de Argel, permaneció en manos cristianas.

Al año siguiente, Khair-ed-Din volvió a derrotar a la flota del monarca español. Pronto se hizo legendario su apodo de Barbarroja, así como los actos de arrojo de sus lugartenientes: Dragut, quien le sucedería a su muerte, el hebreo Sinay y el renegado Aydin, prisionero cristiano que abrazó la fe musulmana y se convirtió en brazo derecho del almirante turco.

En 1529, Khair-ed-Din logró por fin expulsar a los españoles de la inexpugnable fortaleza de El Peñón, tras cañonearla sin interrupción a lo largo de 16 días. La destrozada plaza fuerte fue tomada por asalto, y muchos de sus defensores pasados por las armas; miles de prisioneros cristianos, convertidos en esclavos, fueron obligados a construir las macizas instalaciones portuarias que serían utilizadas durante siglos por los berberiscos.



EN EL SIGLO XVI. Navío de guerra árabe, en el océano Índico.

Con una nueva escuadra de 84 galeras, que en 1533 le entregara Suleiman, Barbarroja comenzó a asolar las poblaciones costeras lianas: atacó y saqueó Lacidio, Capello, Procida y realizó también una incursión tierra adentro, a la ciudad de Fondi, con el fin de raptar a la célebre belleza Julia Gonzaga y ofrecérsela a su soberano como joya de su harén. Cuando descubrió que la presa había huido, saqueó e incendió la ciudad, para retirarse en seguida a Túnez.

Carlos V tomó a su servicio al almirante genovés Andrea Doria y le envió, a la

cabeza de una vasta flota de 400 naves, a poner fin de una vez por todas a las depredaciones de Barbarroja.

En la primera confrontación, el audaz marino italiano derrotó decisivamente a su enemigo; Khair-ed-Din se vio obligado a huir con un pequeño convoy compuesto de 10 galeras y 3 galeones, y a duras penas logró refugiarse en su cuartel general de Argel. Una nueva expedición encabezada por Andrea Doria tuvo menos fortuna; esta vez, fue Barbarroja quien le infligió una dolorosa derrota, tras lo cual se dirigió a las costas de Calabria y saqueó el próspero puerto de Castelnuovo.

En 1543, el incansable Barbarroja volvió a la palestra. Con una fuerza de 110 galeras y 15 mil soldados atacó Reggio, apresando al gobernador y haciéndose fuerte en la ciudad. Fue entonces que, pese a su avanzada edad, el aguerrido navegante cayó víctima de Cupido; se enamoró de la hija de su prisionero y tras liberar al gobernador contraíó matrimonio con la hermosa doncella. Poco después, unía su flota a la armada francesa del conde de Enghien, y ambas escuadras se lanzaban sobre Niza. Sólo pudo resistir el castillo de la ciudad, defendido por Paolo Simeoni, en cuyo socorro acudió velozmente la flota de Andrea Doria, que con algún esfuerzo logró poner en fuga a los franco-otomanos. Prisionero del enemigo quedó Dragut, el célebre lugarteniente de Khair-ed-Din, pero éste logró su libertad al año siguiente, mediante el pago de tres mil ducados; un "*acuerdo de caballeros*" que indignó a muchos príncipes cristianos, convencidos de que Dragut merecía la muerte por sus fechorías.

En 1546, el ya legendario Barbarroja moría, minado por su agitada vida y sus licenciosas costumbres. Dragut tomaría el mando de las fuerzas navales turcas; pero faltaban menos de tres décadas para que en Lepanto se dirimiera para siempre el conflicto musulmán-cristiano, con una definitiva victoria de la Liga Santa, España, Venecia y el Papado, sobre el Islam. A partir de entonces, el poderío turco comenzaría a declinar, mientras holandeses, españoles, franceses e ingleses incrementarían cada vez más su poderío marítimo.

EL CONDOTIERO ANDREA DORIA

En la ciudad de Oneglia, en 1466, nació el marino que en sus casi cien años de vida, murió en 1560, se convertiría en leyenda viviente y símbolo del audaz condotiero

internacional, que ponía su habilidad y su valor al servicio del que mejor le pagase. Andrea Doria, genovés de nacimiento, defendió los intereses de los reyes de Nápoles, del Papado, del rey de Francia y finalmente de Carlos V, con igual arrojo y coraje. Entre los años 1503 y 1506, defendiendo los colores de su ciudad natal, logró someter la isla de Córcega, sublevada contra el dominio genovés. Más tarde, se distinguió en innumerables escaramuzas contra navíos turcos: en 1519, su victoria en la batalla naval de Pianosa le dio fama internacional, y muy pronto Francisco I de Francia le llamó a su servicio, nombrándole comandante general de sus galeras. A la cabeza de la flota francesa, Doria intentó liberar su ciudad natal, asediada por soldados del Imperio: pero sus naves llegaron con un día de retraso y encontraron la plaza ocupada por el enemigo. Sólo en 1524 Doria se anotó una primera gran victoria sobre la flota española de Moncada.



VAN RUYTER. Uno de los más grandes almirantes holandeses del siglo XVI. Se destacó en la batalla de Portland, en la que actuó bajo las órdenes de Van Tromp.

DERECHA: el gran almirante inglés, Horacio Nelson, según un retrato de John Hoppner, y en otro realizado después de su victoria en la batalla de Abukir.

La confusa pugna seguía ensangrentando el Mediterráneo. Gracias a la ayuda de las naves francesas. Luis de Lorena pudo apoderarse de Castellamare, Sorrento y Salerno; su triunfo quedó confirmado cuando Doria venció decisivamente, frente a Rapallo, a la escuadra enemiga. Corolario de la victoria naval fue la capitulación de

Génova en 1527. Al año siguiente, el condotiero tomó parte en el sitio de Nápoles; pero, molesto ante la cruel actitud del monarca francés frente a la población genovesa, y cansado de las constantes intrigas de la corte gala, abandonó la lucha, impidiendo a los franceses la ocupación de la ciudad.

Ya había decidido cambiar de bando y ofrecer sus servicios al emperador Carlos y; pero antes, devolvió a Francisco I el collar de una orden honorífica que aquél le otorgara por sus victorias, y exigió al monarca español la liberación de Génova. La empresa le fue entregada al propio Andrea Doria, quien expulsó rápidamente a los franceses.

Entretanto, tras el terrible saqueo de Roma de 1527, Carlos V había emergido como único vencedor de tres décadas de continuas luchas en suelo italiano. Era, además, el hombre más poderoso de Europa: sobre su Imperio, todos lo sabían, jamás se ponía el sol. Elegido Emperador del Sacro Imperio Romano, consintió en dejarse coronar en Bolonia por el Papa Clemente VII; en julio de 1529 llamó a Andrea Doria a Barcelona, para que el almirante genovés le escoltara en la travesía del Mediterráneo, prolongada por una sucesión de tempestades, a 14 días, y durante su triunfal desembarco en Génova.

Y fue allí, en Génova, que permaneció Andrea Doria representando el poderío imperial.

Comenzó por llevar a cabo una masiva reorganización política, a fin de reducir en el futuro las rivalidades de las grandes familias que tanto habían debilitado el poder de las grandes ciudades italianas. Carlos V le otorgó los títulos de "general del mar" y príncipe de Melfi, una vez que Doria, volviéndose contra sus antiguos aliados franceses, hizo huir la flota del almirante Barbezieux, que intentaba atacar Nápoles. En los años siguientes, el gran estratega naval, siempre al servicio del todopoderoso Carlos V, volvió sus armas contra las escuadras musulmanas. Fallida su primera expedición contra Argel en 1530, logró conquistar Túnez cinco años más tarde, liberando a más de 20 mil prisioneros cristianos.

La victoria de Andrea Doria sobre las fuerzas franco-otomanas en Niza, en 1543, marcó una de sus últimas hazañas bélicas. Ya más que septuagenario, continuó ejerciendo el poder en Génova en nombre del monarca español; pese a su avanzada edad, en 1547, reprimió con gran crueldad la conspiración de los Fieschi, ilustre

familia genovesa que diera dos Papas al trono de San Pedro. En 1555, con la abdicación y el retiro al monasterio de Yuste de Carlos V, el monarca a quien había servido por un cuarto de siglo, también el anciano Andrea Doria desaparecía de la vida pública: murió, convertido en una leyenda en vida, en 1560.

FRANCESES CONTRA INGLESES

Durante el período llamado la Guerra de los Cien Años, Francia e Inglaterra se trenzaron en una ardua pugna que echaría las bases del poderío marítimo inglés. Varias figuras heroicas emergieron del largo conflicto: Eduardo III, quien puso en fuga a la flota francesa, compuesta de barcos genoveses y españoles, en su mayoría, en Sluys, en 1340; el condestable Du Guesclin, quien, defendiendo los colores de Carlos V de Francia, arrebató a Inglaterra el control del Canal de la Mancha en la batalla de La Rochelle, en 1372; y, principalmente, Jacques Coeur, quien creó la marina francesa en la primera mitad del siglo XV.

Nacido en 1395 de una gran familia de Bourges, Jacques Coeur fue tesorero de la corte de Carlos VIII y comprendió rápidamente la necesidad de que Francia contara con una fuerte y bien armada flota. Comenzó por organizar líneas mercantes entre los puertos franceses y los del Mediterráneo oriental, haciendo florecer una vez más el antiquísimo puerto de Marsella y restableciendo las rutas marítimas hacia Siria, los puertos del Egeo y el Levante. Acusado de beneficiarse personalmente y encausado por malversación de caudales de la Corona, debió huir a refugiarse en Roma, ofreciendo sus servicios al Papa Calixto III. El Pontífice le entregó el mando de una escuadra de 16 galeras y le envió a salvar el archipiélago griego de las amenazantes flotas turcas. Coeur murió en 1456, y a esa fecha los ingleses habían sido expulsados de Francia, y sólo les quedaba Calais: consecuencia, en gran parte, de la fortalecida marina francesa creada por el brillante navegante, quien fue debidamente rehabilitado después de su muerte.

Bajo los Tudor, Inglaterra emergió como gran potencia marítima. Numerosas figuras de grandes almirantes surgieron en el siglo siguiente, cuando la supremacía inglesa fue desafiada por los avezados marinos de Holanda. Uno de los heroicos personajes de este período fue Robert Blake, quien sirvió como almirante de las flotas de Oliverio Cromwell, y dirigió las campañas destinadas a destruir a los rivales

españoles y holandeses.

Blake entró a la historia como un ejemplo de coraje. En Portland afrontó a su enemigo, el holandés Maarten van Tromp, ganando para Inglaterra el control del Canal de la Mancha; dispuesto a lanzarse siempre a la batalla, sufrió graves heridas. Su flota recorrió el Mediterráneo, atacando y destruyendo Túnez, tras haber exigido reparaciones del duque de Toscana, los Caballeros de San Juan de Malta y los piratas moros de Argel, todos los cuales prefirieron pagar antes que afrontar las escuadras de Blake.

El intrépido almirante apresó varios galeones españoles que venían de las colonias americanas cargados de riquezas. En 1657 atacó frente a Santa Cruz de Tenerife una flota de Indias, cuyo comandante, Diego Eguez, ordenó incendiar todo el convoy, 9 galeones y una fragata armada, antes que dejarlos caer en poder de Blake. También esta vez el almirante sufrió graves heridas en la batalla; en el momento en que su barco, el "*George*", entraba victorioso a Plymouth, Blake murió a consecuencia de un sable enemigo, dando su vida a cambio de la victoria.

La batalla de Portland, que tanta gloria diera a Blake, contó entre los numerosos comandantes que participaban bajo las órdenes de Van Tromp con un personaje que pertenece, sin duda, a las filas de los héroes marinos de todas las épocas: Michiel Adriaanszoon van Ruyter, uno de los más grandes almirantes holandeses del siglo XVI.

Hijo de un próspero cervecero holandés, Van Ruyter entró a la marina como grumete, y muy pronto mostró sus dotes innatas de marino y su valor. Se distinguió combatiendo a los españoles en las Indias, y a los piratas berberiscos en el Mediterráneo; pero fueron las guerras anglo-holandesas de mediados de siglo las que le dieron la gloria.

El primer conflicto, iniciado en 1652, desembocó en esa gigantesca confrontación que fue la batalla de Portland, de tres días de duración. La decisiva victoria de Blake pareció saldar la pugna, pero ya en 1665 Van Ruyter, ahora comandante de una poderosa flota de 70 naves, lanzó un audaz ataque contra la costa inglesa y penetró por el estuario del Támesis hasta Gravesend, destruyendo las flotas inglesas de Chatham y del río Medway y poniendo en peligro la propia capital británica. Londres, agobiada por una epidemia de peste y un incendio que la había devastado

casi en su totalidad, recibió el golpe de gracia cuando Van Ruyter capturó el buque-almirante de la orgullosa "navy" inglesa, el "*Royal Charles*": al Rey Carlos II no le quedó otra cosa que entablar negociaciones de paz.

En 1672 la pugna estalló una vez más, y Van Ruyter nuevamente arremetió contra sus rivales: en la batalla naval de Texel, conquistó para sí el indiscutido título del más grande almirante de su época. Pero la lección de 1665 había impulsado a los ingleses a fortificar y reorganizar su marina: además, entre 1660 y 1680 Colbert había creado la poderosa flota francesa. Pese a figuras de la talla de Maarten y Cornelis van Tromp y Michiel van Ruyter, el poderío naval holandés entraba indefectiblemente en la decadencia.



VICTORIA HOLANDESA. En la batalla de Portland, Van Ruyter capturó el buque almirante de la orgullosa "navy" inglesa, el "*Royal Charles*".

Van Ruyter murió como mueren los héroes del mar: combatiendo. En 1676 Sicilia se sublevó contra el dominio español, y Francia envió una escuadra al mando del almirante Duquesne, en apoyo de los rebeldes. La marinería francesa ocupó Messina, y Van Ruyter zarpó rápidamente en auxilio de los españoles. Frente a Lipari, su flota afrontó la poderosa escuadra de Duquesne; un segundo combate tuvo lugar en Agosta. El almirante holandés, derrotado y mal herido, fue desembarcado en Siracusa, donde murió el 22 de abril de 1676. Su escuadra, entre

tanto, se refugió en Palermo; hasta allí la persiguieron los franceses, quienes lograron incendiarla con brulotes.

Pese a su derrota final, el valeroso almirante Van Ruyter ha sobrevivido en los anales de la historia marina como una de las figuras descollantes de una era rica en héroes. Hasta el propio rey Luis XIV, al conocer las noticias de la batalla, alabó el valor de su enemigo vencido.

LA EPOPEYA DE NELSON

En el siglo XVIII, la supremacía marítima británica pareció inamovible. Sobre los siete mares ondeaba la bandera inglesa: no sólo sobre barcos de guerra, sino sobre buques negreros, naves balleneras y barcos de exploración. En uno de estos últimos, el capitán Cook, en el transcurso de tres extensos viajes, recorrió la costa australiana, Nueva Zelanda y las islas del Pacífico; en 1779 fue asesinado por los habitantes de Hawái. Y si bien a fines de siglo las flotas inglesas mostraron suficiente debilidad como para ceder ante los franceses, Suffren, en 1781, estuvo a punto de arrebatarles sus colonias de la India, y el almirante De Grasse contribuyó a la derrota inglesa en la guerra de Independencia de los Estados Unidos, muy pronto surgiría una figura a quien la historia ha dado perfiles de incomparable grandeza: el almirante Horacio Nelson.

Nelson nació el 29 de septiembre de 1758, en plena Guerra de los Siete Años, que daría a Inglaterra las colonias francesas de Norteamérica y de la India y la convertiría en la mayor potencia colonial del mundo y en dueña de los mares. El joven Horacio era hijo de un pastor protestante; uno de sus tíos maternos se había labrado una brillante carrera en la marina, y fue él quien puso en movimiento sus influencias para que su joven sobrino, apenas cumplidos los 12 años, pudiera también vestir el uniforme naval. La vocación marinera del joven Horacio se había manifestado desde su primera infancia, y el océano jamás dejó de atraerlo.

Tras un primer viaje en un velero mercante, del que regresó en 1773, Horacio celebró su decimoquinto cumpleaños obteniendo su nombramiento como guardiamarina en un barco que viajaba a las Indias orientales. Allí tomó parte en el primer combate naval de su vida, cuando la nave debió luchar contra un buque perteneciente a la escuadra del potentado hindú Hyder Alí. Hasta agosto del 1776,

Nelson continuó prestando servicio naval en la India, recorriendo las costas del Deccan y de Ceylán. Víctima de una fiebre tropical, debió pasar un tiempo de convalecencia en Bombay antes de regresar a la patria, donde recibió su nombramiento como teniente de la Marina Real, apenas cumplidos los 18 años.

El joven oficial prestó servicio en diversas naves, realizando viajes a Gibraltar, Jamaica y numerosas bases británicas en Las Antillas. En 1780, mientras tomaba parte en un ataque contra las colonias españolas de la costa de Nicaragua, sufrió graves heridas que hicieron necesaria su repatriación: demoró más de un año en recuperar la salud hasta el punto de poder volver al servicio activo. Tras otro período rutinario en el Báltico, le fue asignado un cargo en tierra; por espacio de cinco años, entre 1787 y 1792, debió resignarse a ver de lejos el agitado océano que le atraía como un imán.

Cuando en 1793 estallaron las hostilidades entre Inglaterra y la Francia revolucionaria, Nelson volvió a embarcar, esta vez como capitán del "*Agamemnon*", que se distinguió en varias acciones navales. En el sitio de Calvi, en Córcega, en julio de 1794, recibió la herida que le privó de su ojo derecho. Transferido a la flota del Atlántico comandada por el célebre Sir John Jervis, perdió el brazo derecho en el sitio de Santa Cruz, ganando en cambio una histórica victoria sobre la flota franco-española, frente al cabo San Vicente. Poco después, fue ascendido a almirante.

Entre batalla y batalla, Nelson regresaba al hogar que había formado con una joven que conoció mientras prestaba servicio en las Antillas. Le gustaba alternar sus hazañas marinas con apacibles períodos de descanso, durante los cuales leía a sus autores favoritos, Shakespeare, Swift, Sterne, Addison, y recibía a sus amigos, ganando una bien merecida fama de excelente anfitrión.

En mayo de 1798, el almirante Nelson recorría el Mediterráneo cuando, frente a las costas de Cerdeña, uno de estos amigos tuvo oportunidad de salvarle la vida. Se trataba de Sir Alexander John Ball, contralmirante de la marina y amigo íntimo de Nelson: al arreciar una inesperada tempestad, Ball hizo enganchar su nave, el "*Alexander*", con el "*Vanguard*", de Nelson, para remolcarlo a lugar seguro, ya que la nave del almirante había sufrido serias averías. Nelson le ordenó soltar las amarras, temiendo la pérdida de ambas naves; pero Ball, arriesgando su carrera y, posiblemente, su vida, desobedeció y tras una durísima noche entre los arrecifes y

roqueríos de la costa, logró salvar a las dos embarcaciones. Más tarde, tras su heroico desempeño en la batalla de Abukir y su exitosa campaña por liberar Malta, Ball fue nombrado gobernador de esta última posesión británica.



BATALLA DE COPENHAGUE. Librada por una fuerza novel a las órdenes de Nelson.

Fue a mediados de ese mismo año, 1798, que, el ya cuarentón almirante Nelson recaló en Nápoles y se dirigió a visitar a su amigo, el cónsul británico ante la corte napolitana, Sir. William Hamilton. Este había contraído matrimonio con una joven de pasado dudoso, pero de esplendorosa belleza, y el romance entre Nelson y la hermosa Lady Emma Hamilton fue, poco después, la comidilla de todo Nápoles. El idilio se interrumpió, aunque renacería más tarde, y sólo terminaría con la muerte del héroe, cuando llegó la noticia de que las flotas de Napoleón habían atacado Malta: Nelson salió en persecución de su enemigo y le dio alcance el 1 de agosto en Abukir, cerca de la desembocadura del Nilo.

La batalla fue decisiva para las ambiciones del corso. Su flota, destruida por Nelson en la confrontación, no pudo rescatar a sus tropas del territorio egipcio, donde quedaron aisladas y condenadas a la aniquilación. Más tarde, Bonaparte diría: "Si no hubiese sido por Abukir, yo habría podido ser emperador de Oriente..."

La noticia de la victoria de Nelson llenó de júbilo a una Inglaterra atemorizada por el poderío napoleónico. Nelson fue agraciado con el título nobiliario de barón y recibió una pensión vitalicia de dos mil libras esterlinas anuales. Herido una vez más en el combate, se tomó unos meses de licencia para convalecer, pero en lugar de regresar a Inglaterra se refugió en la casa de Sir William Hamilton, en Nápoles; su romance con su anfitriona, quien se dedicó enteramente al cuidado del ilustre enfermo, pronto adquirió los ribetes de escándalo.

Ya repuesto, Nelson ayudó a los napolitanos a rechazar un ataque francés, tras lo cual el rey Fernando de Nápoles le otorgó el título de duque. En 1800, cuando la noticia del *affaire* entre el héroe nacional y Lady Hamilton llegó a la corte inglesa, Sir William, cuya tolerancia le colocaba, a los ojos de su gobierno, en una posición indigna de un representante británico ante un gobierno extranjero, fue relevado del cargo que había servido por espacio de 36 años, y en medio de una tempestad de escándalo, Lord Nelson regresó a Londres.

Las críticas amainaron cuando, en abril de 1801, el genial almirante ganó su gran victoria naval de Copenhague, la que le valió el título de vizconde. Mientras el Tratado de Amiens intercalaba una pausa en la guerra, Nelson pudo dedicarse por entero a su hermosa Emma; pero en mayo de 1803 volvieron a estallar las hostilidades, y el almirante, nombrado comandante de las fuerzas navales británicas en el Mediterráneo, pasó casi dos años esperando el instante de infligir una derrota decisiva al enemigo.

Incursiones contra las flotas francesas en Brest, Rochefort y Tolón, y contra las escuadras españolas en Cádiz y Cartagena, quedaron sin resultados concluyentes: la fama de Nelson era tal que sus contrincantes preferían retirarse antes que presentarle batalla. En septiembre de 1805, el almirante anunció su decisión de "destruir la marina francesa": poco después, en Trafalgar, llegó el momento de hacer realidad esta aspiración. La batalla, una de las más sanguinarias de toda la historia naval, fue la última del héroe: el 21 de octubre sucumbía a sus heridas, y poco después era inhumado con gran pompa en la catedral londinense de Sr. Paul. Emma Hamilton murió una década más tarde, a los 54 años. Pintores que la retrataron en su juventud han dejado testimonio de su excepcional hermosura. También abundan los retratos de Lord Nelson, a quien sus contemporáneos describieran como "de baja estatura, no más de 1,60 m; delgado pero de proporcionada figura; de gran nariz y cejas gruesas, y le recordarán como aficionado al champaña y a las damas, las que jamás le rehuyeron, pese a la falta de un brazo y la cicatriz que flameaba sobre su ojo ciego.

Pero más que tales detalles externos, Nelson ha dejado en el recuerdo la imagen de un gran héroe del mar, un patriota que cumplió mejor que nadie su exhortación a sus hombres antes de Trafalgar: "Inglaterra espera que cada uno cumpla con su

deber".

HÉROES DE LOS SIETE MARES

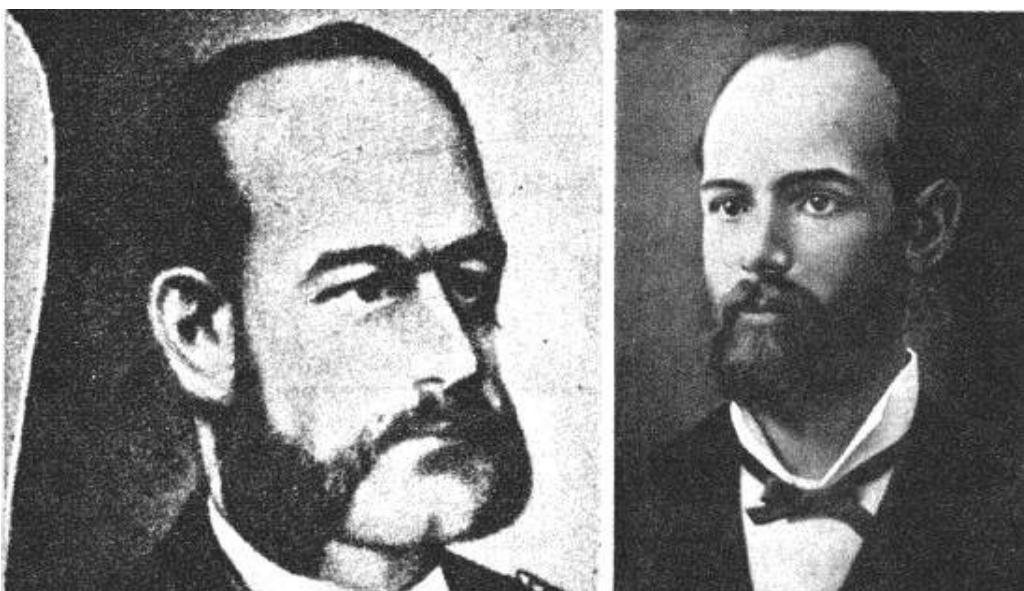
Todos los pueblos, en todas las épocas, han dado al mundo descollantes figuras de héroes del mar. Muchos han permanecido en el anonimato: como aquel almirante japonés que en el año 1281 rechazó, con un puñado de frágiles embarcaciones, las poderosas flotas del mongol Kublai Khan, más de 600 barcos en total, que zarparan desde Corea y China en un inútil esfuerzo por someter al Japón. De otros nos quedan noticias precisas, como de Cheng Ho, eunuco de religión musulmana, quien en 1405 comandó una escuadra de 66 navíos del emperador de la China, y con ella apresó a los soberanos de Palembang y de Ceylán, visitó Java, la India, Sumatra y Arabia, y sometió a la autoridad de su emperador a 16 Estados independientes, de Malaca a Ormuz; o de varios retoños de la familia Ch'en, cuatro generaciones de la cual comandaron las fuerzas navales de China entre 1645 y 1683 y dirigieron la resistencia naval contra los victoriosos manchúes de la dinastía Ch'ing.

También el Nuevo Mundo incorporó a las epopeyas marinas nuevos nombres de heroicos combatientes. Uno de los últimos fue el chileno Arturo Prat, quien hizo revivir, junto a su contrincante Miguel Grau, las tradiciones de Nelson. Fue Prat quien inspiró a sus hombres con la heroica frase: "Nunca se ha arriado nuestra bandera ante el enemigo...".

Arturo Prat Chacón nació en 1848, y a los 10 años de edad ingresaba a la Escuela Naval de Valparaíso. Cuando Chile intervino en la guerra entre España y el Perú, el joven marino tomó parte en los combates de Papudo y Abtao; al estallar la Guerra del Pacífico en 1879, a los 31 años de edad, había alcanzado el grado de capitán de corbeta y se había licenciado en Derecho.

Al mando de la vieja corbeta 'Esmeralda', y secundado por la "Covadonga", comandada por Carlos Condell, Prat quedó encargado del bloqueo del puerto de Iquique, mientras el grueso de la escuadra, al mando de Williams Rebolledo, zarpaba rumbo al norte. En la mañana del 21 de mayo de 1879, dos buques peruanos aparecieron en el horizonte: el temido monitor blindado "Huáscar" y la fragata "Independencia". Esta última persiguió a la "Covadonga" y la atacó frente a Punta Gruesa; el "Huáscar", entre tanto, rompía fuego contra la "Esmeralda", cuyo

casco de madera quedó de inmediato perforado por los proyectiles, produciéndose serias averías y numerosas bajas en la tripulación.



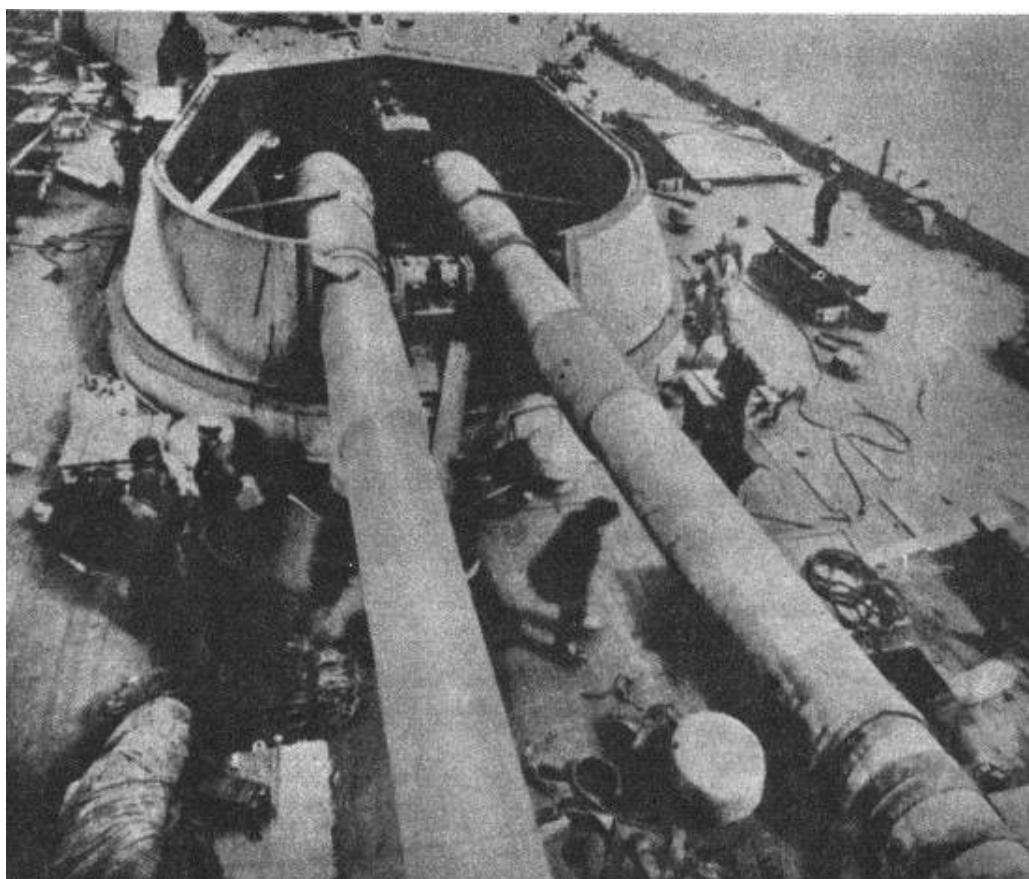
HÉROES ENEMIGOS. Izquierda, el almirante peruano Miguel Grau invitó al comandante Prat a rendirse, pero éste lo retó valientemente o continuar el combate; derecha, Arturo Prat, el mayor héroe naval chileno, que dio su vida en viril y desigual combate.

El caballeroso comandante peruano Miguel Grau, del "Huáscar", ofreció una honorable rendición a Prat, pero éste replicó altivamente y lo retó a continuar el combate. Grau embistió tres veces la averiada corbeta chilena: en cada oportunidad, grupos de chilenos, encabezados, la primera vez, por el propio Prat, abordaron la nave peruana, sólo para caer bajo las balas. Dos horas después de iniciarse la batalla, la "Esmeralda" se hundió, con la bandera flameando desde el palo de mesana.

Miguel Grau, el vencedor, sobrevivió pocos meses al valeroso comandante chileno. Tras atacar varios puntos de la costa chilena, fue interceptado, el 7 de octubre del mismo año, frente a Mejillones, por el núcleo principal de la flota chilena. Tras una hora y media de desigual combate, el "Huáscar" había perdido a 6 de sus 7 oficiales y a 70 hombres de su dotación. Al igual que Arturo Prat, Miguel Grau murió en su puesto, defendiendo los colores de su patria.

LOS HÉROES MARINOS DEL SIGLO XX

La Primera Guerra Mundial, precedida por una intensa carrera por la supremacía naval entre Gran Bretaña y Alemania, hizo surgir a un puñado de hombres de mar, cuyas hazañas no desmerecen ante aquellas protagonizadas por los grandes almirantes del pasado.



JUTLANDIA. En esta batalla, los británicos perdieron seis cruceros de batalla y acorazados además de 8 destructores. Los alemanes: seis cruceros y cinco destructores. Las bajas humanas, en total, alcanzaron a siete mil quinientas noventa y siete.

Uno de ellos fue Sir David Beatty, oficial de carrera, quien, en 1900, se convirtió, a los 29 años de edad, en el capitán más joven de la Armada británica y en el flamante esposo de la hermosa y multimillonaria hija del magnate norteamericano Marshall Field.

Desde su adolescencia, se había distinguido como excelente marino: en las campañas de Egipto y Sudán, en la expedición contra los boxers... En 1910, antes

de cumplir los 39 años, pasaría a ser el almirante más joven desde los tiempos de Nelson.

Fue Beatty quien realizó el ataque naval a Heligoland, hundiendo numerosos barcos enemigos; poco después rechazó con éxito las incursiones de los cruceros alemanes de Von Kipper, que rondaban la costa inglesa. Tomó parte importante en las batallas de Dogger Bank y de Jutlandia, como jefe de la vanguardia de la Gran Flota de Jellicoe: sucedió a éste como comandante general de la flota cuando Jellicoe ascendió a Primer Lord del Almirantazgo.



Izquierda, DAVID BEATTY. Mandó la primera escuadra de cruceros de las batallas de Dogger Bank y Jutlandia. Derecha: almirante Chester Nimitz, comandante de las fuerzas navales norteamericanas en el golfo de Leyte.

Después de Jutlandia, la opinión pública se dividió entre quienes consideraban acertada la agresiva táctica de Beatty y quienes defendían la cautela demostrada, en el transcurso del crucial combate naval, por el comandante Sir John Jellicoe. Fue ésta otra de las descollantes figuras de la marina inglesa en la Primera Guerra Mundial: capitán del célebre "Centurion" en la campaña china de 1899-1901, donde quedó gravemente herido; marino profesional de descollante carrera, comandante en jefe de las fuerzas navales al estallar la guerra del 14, Jellicoe no quiso emplear a fondo la flota en la batalla de Jutlandia,

considerándola única salvaguardia no sólo del Imperio, sino de los aliados. Pese a todo, obligó a la escuadra alemana a retirarse y le impidió volver a tomar parte decisiva en la contienda. Al firmarse el armisticio, los restos de la orgullosa escuadra germana quedaron internados en Scapa Flow.



AGOTADORA JORNADA. Un aspecto de la batalla de Jutlandia, en el que se ve el duro trabajo de los fogoneros durante los cañoneos, uno de los héroes de Jutlandia fue el mayor F. J W. Harvey.

Sir John Jellicoe fue recompensado con títulos de nobleza y con el nombramiento de gobernador general de Nueva Zelandia; murió en Londres en 1935, tras haber publicado un discutido libro, "The Grand Fleet", en que expone las razones de su recelosa actuación en Jutlandia. Beatty, pese a discrepar de sus opiniones estratégicas, siguió siendo su más íntimo amigo. Fue justamente en el frío noviembre londinense de 1935 que, tras asistir a las exequias de Jellicoe, Sir David Beatty contrajo la enfermedad que le llevaría a la tumba pocas semanas más tarde.

Pero Inglaterra también tuvo marinos que no sólo protagonizaron sus grandes batallas navales, sino que sacrificaron su vida por la victoria. Uno de ellos fue

Christopher Craddock, quien al comienzo de la Primera Guerra Mundial zarpó a la cabeza de una pequeña escuadra para interceptar a la poderosa flota alemana del Pacífico, con base en Tsing-Tao. También su contendor, el almirante alemán, conde Maximilian von Spee, murió heroicamente durante aquella primera campaña naval de la guerra.

Al estallar la guerra, Von Spee comandaba la escuadra alemana de Ultramar. Su flota, que se componía de los cruceros blindados "*Scharhorst*" y "*Gneisenau*", los cruceros "*Emden*", "*Nürnberg*", "*Dresden*", "*Karlsruhe*", "*Leipzig*" y "*Königsberg*", fuera de barcos mercantes armados, llevó el desasosiego a las colonias aliadas del Extremo Oriente; pero pronto los cruceros se disgregaron, empeñados en diferentes misiones bélicas.

El "*Emden*" fue hundido por el crucero australiano "*Sidney*", y su columna de fuerzas de desembarco, abandonada en la isla de Cocos, sufrió una prolongada odisea antes de ser rescatada. El "*Königsberg*" se dirigió a Zanzíbar, frente a cuyas costas hundió a un crucero inglés: el "*Leipzig*" logró bloquear, por espacio de 15 días, el puerto de San Francisco de California. El "*Dresden*" buscaba sus presas a lo ancho del océano, pero terminó por ser hundido cerca del archipiélago de Juan Fernández.

El grueso de la escuadra de Von Spee se encontraba cargando carbón en el puerto chileno de Coronel, cuando, el 1 de noviembre de 1914, le dio alcance la pequeña escuadra de Craddock, formada por dos cruceros, el "*Good Hope*", buque insignia, y el "*Monmouth*" y dos destructores. Estos últimos, más veloces, pudieron escapar rumbo al Estrecho de Magallanes: en cuanto a los dos gigantes, en sólo 35 minutos quedaron reducidos a un montón de fierros retorcidos. El "*Good Hope*" se hundió con toda su dotación, incluyendo al almirante Craddock; en cambio, entre los alemanes sólo hubo cuatro heridos leves a bordo del "*Gneisenau*".

El victorioso Von Spee siguió su camino, doblando el Cabo de Hornos y acercándose a las Malvinas, donde se encontraba cargando carbón la flota del almirante Sturdee, enviada en persecución de la escuadra alemana apenas la noticia del desastre de Coronel llegó a Londres. El 7 de diciembre, Sturdee había llegado a las Malvinas; al amanecer del día siguiente, la flota de Von Spee, a la que había buscado infructuosamente, apareció en el horizonte. Ensoberbecido por su fácil victoria sobre

Craddock, Von Spee atacó, pero al percatarse del poderío de los cruceros de batalla "*Invincible*" e "*Inflexible*", optó por retirarse. Sturdee lo persiguió y abrió fuego a mediodía: a las 5 de la tarde, los grandes acorazados germanos yacían en el fondo del mar, y antes de la puesta del sol todo el convoy de Von Spee quedó destruido. El comandante germano, de acuerdo a la tradición, permaneció en su puesto y murió junto a sus hombres.

LOS HÉROES DE AYER

La Segunda Guerra Mundial produjo pocas figuras comparables a los grandes héroes marinos de antaño. El auge de la aviación desplazó a la marina de guerra a un lugar relativamente secundario: el aura romántica que antes circundara a los marinos, ahora correspondió a los valerosos muchachos de la RAF, que protagonizaron la batalla de Inglaterra.

Entre destacadas figuras navales de la II Guerra Mundial, varios terminaron su vida, no hundiéndose heroicamente con sus barcos, sino en el patíbulo o a manos de un asesino. Este último fue el caso del almirante Darlan, de destacada actuación en la I Guerra Mundial y más tarde comandante de la flota francesa del Atlántico, designado jefe de la flota en 1939. Tras la derrota francesa de 1940, Darlan escogió el camino de la colaboración con los nazis, convirtiéndose, en 1941, en vicepresidente del gobierno de Vichy.

Pese a haberse desempeñado bien durante los dos primeros años de la guerra, cuando fue jefe de las fuerzas navales francesas y fiel aliado de Gran Bretaña, en mayo de 1941, visitó a Hitler en Berchtesgaden, y poco después firmó un tratado abriendo a los nazis los puertos franceses del norte de África. Pese a haber dimitido cuando el traidor Laval formó su gabinete en 1942, Darlan continuó ejerciendo el cargo de Comandante en Jefe de las fuerzas de aire, mar y tierra de Francia ocupada; como tal, se encontraba en Argel, cuando, el 8 de noviembre de 1942, las fuerzas aliadas desembarcaron en ese puerto. Cuarenta y ocho horas más tarde, Darlan firmaba un armisticio con el general norteamericano Clark y viraba en redondo una vez más, ordenando a sus tropas prestar plena colaboración a los aliados. El 24 de diciembre del mismo año caía asesinado a manos de un joven francés llamado Bonnier de la Chapelle.

La Alemania de Hitler tampoco tuvo a un héroe naval comparable a Von Spee en esta segunda conflagración del siglo XX. Jefe supremo de la Marina alemana fue, a partir de 1939, el almirante Erich Raeder, veterano de las batallas de Dogger Bank y Jutlandia de la I Guerra Mundial y estudioso de la estrategia naval. En 1943, cuando ya los aliados se habían asegurado el control de los mares, fue sustituido en su cargo por el almirante Karl Doenitz, a quien Hitler designara, en su testamento, como su sucesor. Acusado de crímenes contra la humanidad. Raeder fue condenado a prisión perpetua en el juicio de Nüremberg; en cuanto a Doenitz, libró con una condena a 10 años.

Las fuerzas aliadas contaron entre sus filas con dos marinos excepcionales: el norteamericano Chester Nimitz, quien, a raíz del ataque japonés a Pearl Harbour, fuera llamado a reemplazar al almirante Husband E. Kimmel en el mando de la Flota del Pacífico Central, y el inglés Andrew Cunningham.

A través de una guerra larga y dura, Nimitz dio prueba de sus excepcionales cualidades de mando y enormes conocimientos de estrategia y táctica, puestas en evidencia en Midway, las islas Salomón, el mar del Coral y las Filipinas. Idolatrado por sus subordinados y respetado por sus enemigos, Nimitz continuó comandando la Flota del Pacífico hasta noviembre de 1945, para reemplazar, a continuación, a Ernest King como jefe supremo de la flota norteamericana.

En cuanto a Cunningham, quien vistiera uniforme por primera vez en 1896 a los 13 años, y tomara parte en la guerra de los boers y en la del 14 ocupaba, al estallar la II Guerra Mundial, el cargo de Comandante en Jefe de la flota británica del Mediterráneo. En mayo de 1940 mostró su habilidad diplomática al lograr la inmovilización de las fuerzas francesas del almirante Godfroy, su aliado de la víspera, pero ahora partidario de Vichy. Fue entonces que dijo a otro oficial: "Ahora sé que ganaremos la guerra: ya no tenemos más aliados... "

Bajo el mando de Cunningham, la escuadra británica eliminó a la flota italiana: en marzo de 1941, Cunningham hundió a sus cinco naves principales y dejó averiado el buque insignia "*Vittorio Veneto*". Posteriormente, organizó la retirada británica de Creta y consolidó el dominio inglés del Mediterráneo. Y aunque su propio buque insignia, el "*Queen Elizabeth*", fuera averiado por hombres ranas italianos en el puerto de Alejandría, Cunningham terminó la guerra como Primer Lord del

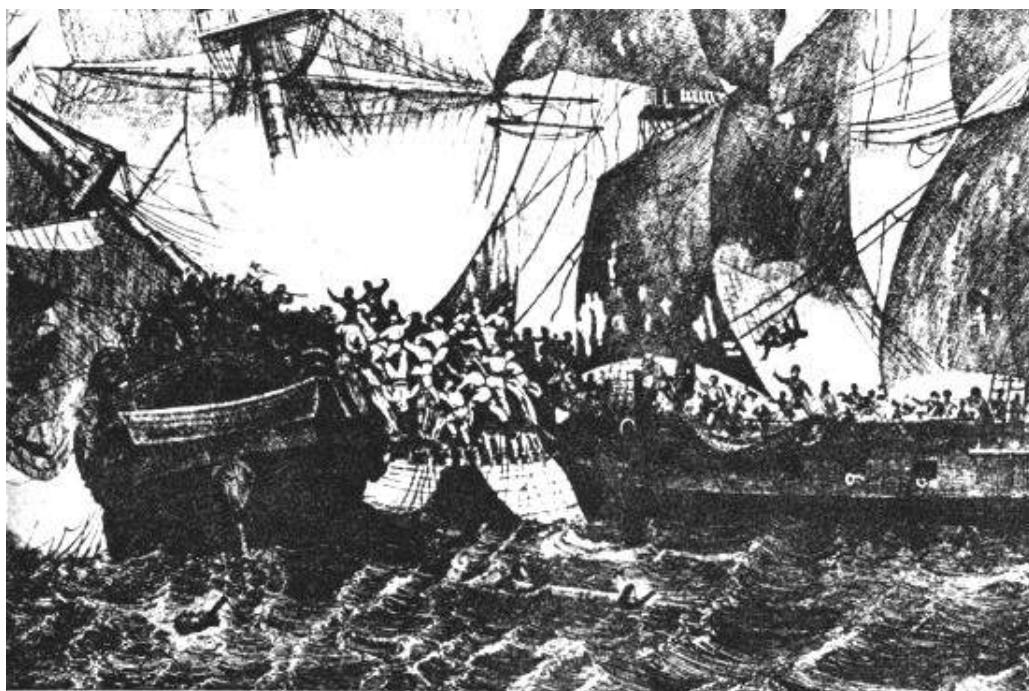
Almirantazgo, y desde ese cargo supervisó la invasión en Normandía y las operaciones navales del Extremo Oriente.

Hoy como ayer, prosigue el desfile de héroes del mar: innumerables hombres valientes, civiles o militares, conocidos o anónimos, que jalonan desde tiempos remotos la apasionante historia de la navegación. Y hoy como ayer, el relato de sus hazañas sigue entusiasmando a quienes ven en el océano un escenario ideal para mostrar, en toda su envergadura, el coraje y la perseverancia del espíritu humano.

Capítulo 10

LOS PIRATAS

Los bandoleros del mar son figuras casi legendarias que asolaron los océanos y las colonias españolas en América

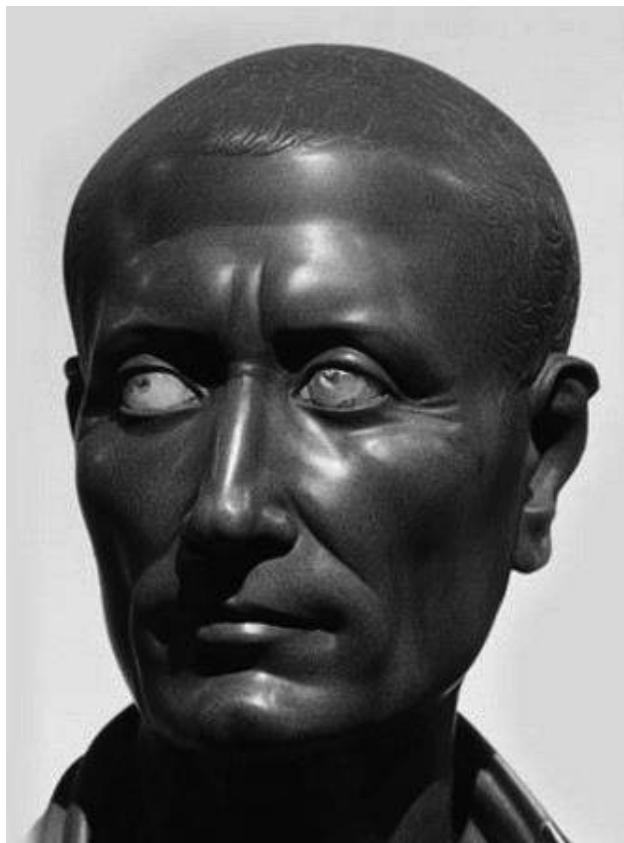


EL ABORDAJE: El creciente comercio marítimo del Atlántico, atrajo piratas y corsarios que se hicieron a la mar para asaltar las naves y robar el rico botín.

El descubrimiento de las fabulosas riquezas de oro y plata que guardaba en su entraña el continente descubierto por Colón fue, en verdad, el motor que impulsó a innumerables colonos españoles para venir a establecerse a estas lejanas tierras. Los tesoros de incas y aztecas fueron sólo una muestra: muy pronto, una interminable procesión de galeones y carabelas comenzó a traer a "las Indias" a aventureros y conquistadores, regresando con sus bodegas repletas de botín.

Aquellos tesoros flotantes despertaron, e su vez, el apetito de quienes habían llegado tarde al banquete colonial. Ya en 1560 los ingleses, seguidos muy pronto por los holandeses, se dispusieron a romper el monopolio hispano-lusitano: alrededor de ese año, Sir John Hawkins, célebre filibustero y marino, comenzó a traer esclavos desde el África y venderlos en las islas antillanas, con gran

indignación -de los españoles, quienes se reservaban el monopolio de todo tipo de comercio con sus colonias. El conflicto se hizo inevitable: Hawkins, nombrado tesorero de la Marine británica por la reina Isabel, dedicó una década a la formación de una Armada poderosa y bien provista de cañones, y cuando en 1582 se produjeron el choque abierto y la fallida invasión española de Inglaterra, ya se habían sentado firmemente las bases del poderío naval británico.



JULIO CESAR. Capturado por piratas, debió pagar una fuerte cantidad de dinero por su rescate, y proseguir su marcha hacia el poder y la muerte.

El creciente comercio marítimo del Atlántico, sin embargo, continuó atrayendo a piratas, corsarios y filibusteros hasta fines del siglo siguiente. Los corsarios, capitanes de un barco armado y equipado por su gobierno con el propósito de hostilizar las naves mercantes de una nación enemiga, se multiplicaron: muchos de ellos, como los franceses Jean Bart y Forbin, eran oficiales de la marina de su país y creían cumplir una tarea patriótica. La legitimidad de sus botines debía ser reconocida por una corte especial, y su actividad estaba reglamentada por las leyes.

El pirata, en cambio, era un simple bandolero de los mares, dispuesto a atacar a cualquier barco comercial que se le pusiera por delante, aunque enarbolará la bandera de su propia patria. Si bien floreció más que nunca en los siglos XVII y XVIII, tenía tres sí una larga historia: desde los albores de la navegación en el Mediterráneo oriental, habían existido aventureros que buscaban la riqueza en el ataque y despojo de embarcaciones cargadas con mercancías. Una vasija griega del siglo VI antes de Cristo muestra un barco de carga en el momento de ser abordado por una galera pirata.



JUEGO DE BOCHAS. En un partido con sus amigos aparece Drake en este grabado. Era de mediana estatura, rubio, regordete, jactancioso y alegre.

Los audaces asaltantes marítimos perjudicaron tan dolorosamente el próspero comercio naval de Roma, que en el año 67 a. de C., Pompeyo inició una campaña que demoró casi tres años en limpiar el Mediterráneo de sus veloces naves. Todos los pueblos de la Antigüedad debieron combatir a los piratas: en la Odisea hay referencias a ellos, y ya en el siglo III a. de C. Roma envió una expedición contra los piratas ligares e ilirios. Julio César, en su juventud, fue raptado por una nave pirata y debió pagar un alto rescate: tras ser liberado, regresó a la cabeza de un ejército y no descansó hasta apresar y crucificar a los malandrines. Más tarde, aterrorizaban a los navegantes los bárbaros del Ponto Euxino y los normandos; a partir del siglo XI, se distinguieron por su ferocidad los berberiscos del norte de

África, que no cesaron de amenazar a las naves de todas las naciones hasta bien entrado el siglo XIX. En las costas de África, del Golfo Pérsico, la China y Polinesia, la plaga perduró hasta comienzos de nuestro siglo.

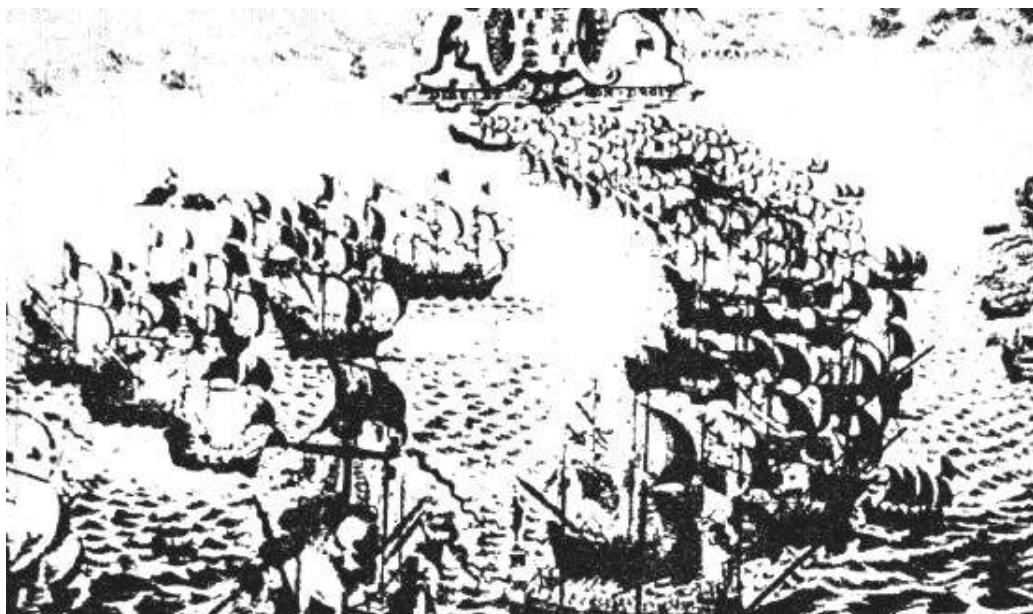
Los corsarios, por otra parte, dieron cierta respetabilidad a esta antigua especialidad delictual: sus incursiones, debidamente autorizadas por sus gobiernos, dieron a estos últimos tanto dinero que reyes y ministros "invertían" sus fortunas personales en financiarlas, como si se tratase de una empresa comercial cualquiera. Francis Drake, uno de los primeros y de los más célebres corsarios ingleses, pagó a sus financieras a razón de 47 libras por cada "acción" de una libra, invertida en su empresa de dar la vuelta al mundo para saquear las colonias españolas del Pacífico.

LAS CORRERÍAS DE SIR FRANCIS

Francis Drake nació, se cree, alrededor de 1543, hijo de un reformador protestante que predicaba a los marineros de la base naval inglesa de Gillingham, en el río Medway. Criado en un ambiente de hostilidad contra España católica y miembro de una familia que contaba entre sus filas a varios marinos, pariente cercano de un capitán de veleros que habitualmente hacía el recorrido Plymouth-Guinea para buscar esclavos negros que vendía en las Antillas y las costas de Centroamérica; el joven Drake tomó parte en un viaje organizado en 1567 por su abuelo, el filibustero John Hawkins: dos galeones facilitados por la reina, fuera de media docena de naves más pequeñas, recalaron en las costas africanas y tras repletar sus bodegas con esclavos pusieron rumbo a las Indias.

En peligro de naufragio, los navegantes ingleses se refugiaron en la bahía de San Juan de Ulúa y allí afrontaron a la escolta naval del recién nombrado virrey de México, que venía a hacerse cargo de su puesto. La escaramuza diezmó a la flotilla filibusta: sólo el "*Minion*", el mando de Hawkins, y el "*Judith*", comandado por Drake, pudieron escapar. De regreso, el fogoso aprendiz de corsario pidió a la reina que le facilitara naves y equipo para intentar una expedición de represalias. No tuvo éxito, pero Hawkins le entregó un galeón, el "*Pasco*", y en esa nave Drake realizó una incursión por las costas centroamericanas que se prolongó hasta agosto de 1573.

Cuatro años más tarde, las relaciones entre España e Inglaterra se habían deteriorado, hasta tal punto que la soberana llamó a Drake, quien se encontraba al servicio del conde de Essex, y le encomendó una flota fuertemente armada, para que, supuestamente, llevara un cargamento de mercancías a Alejandría: en realidad, sus órdenes eran "hostilizar a los españoles". Tras zarpar de Plymouth en noviembre de 1577, Drake rebautizó su embarcación, el "*Pelican*", dándole el nombre que más tarde se haría legendario: "*Golden Hind*". En un rápido "raid" el Cabo Verde, los corsarios apresaron al navegante portugués Nuño da Silva, para que los guiare por el peligroso Estrecho de Magallanes, con la promesa de permitirle desembarcar más tarde en Guatemala. El audaz proyecto de Drake consistía en pasar el Estrecho y coger de sorpresa a las colonias españolas de la costa del Pacífico del continente, región, hasta el momento, dominada sin contrapeso por España.



Desde Plymouth salió Drake junto con las otras naves británicas para atacar a la Invencible Armada española, la que fue derrotada y finalmente destruida.

En junio de 1578, durante una recalada en el puerto de San Julián, en la Patagonia, la tripulación, que recién comenzaba a sospechar los verdaderos alcances del viaje, se amotinó, pero la rápida ejecución de los cabecillas puso fin a la insurrección. Más tarde, en el tempestuoso Estrecho, uno de los galeones, el "*Elizabeth*", fue separado

del resto por un temporal y su capitán decidió regresar, convirtiéndose así en el primer navegante que franqueara el Estrecho desde el Pacífico hacia el Atlántico. Mientras el "*Elizabeth*" navegaba con rumbo a Inglaterra, tarea que le demandó más de un año, Drake enfilaba proa hacia el norte. En Valparaíso atacó un galeón español y le arrebató su cargamento de oro; luego continuó viaje bordeando las costas de Chile y Perú, realizando sorpresivos raides en los puertos.

En el Callao, el audaz corsario inglés supo que la víspera había zarpado rumbo a Panamá un bajel hispano cargado de oro y plata. Logró darle alcance y abordarlo, apoderándose de un riquísimo botín; repitió el golpe en Acapulco, obteniendo un cargamento de joyas, sedas chinas y un inapreciable mapa del Pacífico Sur. Navegando siempre rumbo al norte, llegó hasta la latitud de San Francisco de California; desde allí, tras una larga recalada durante la cual reparó sus averiadas embarcaciones, se lanzó a la travesía del Pacífico. Después de 68 días de solitaria navegación llegó a las Molucas. Luego, vía el océano Índico, el cabo de Buena Esperanza y Sierra Leona, regresó a Plymouth, donde llegó en septiembre de 1580, tras casi tres años de ausencia. Se había convertido no sólo en el primer inglés en dar la vuelta al mundo, sino en héroe nacional y hombre de fortuna: su participación en el botín le permitió adquirir un castillo y contraer matrimonio con una dama de honor de la reina. Además de dinero, obtuvo el título nobiliario de Sir y la alcaldía de Plymouth.

Hombre de estatura mediana, rubio, regordete, jactancioso y alegre, Sir Francis gozó durante cuatro años de su fama y sus riquezas. Cuando estalló la guerra con España, avivada por la proeza de Drake y sus imitadores, la soberana le entregó una flota de 21 barcos y le encomendó la tarea de liberar a todas las naves británicas retenidas, como botín de guerra, en puestos españoles. Exitosos raides en Vigo, Cabo Verde, Santo Domingo y Cartagena cimentaron aún más su fama: cuando regresó, Felipe II de España preparaba la invasión y hubo consenso en que Sir Francis Drake era la persona indicada para hacerse cargo de la defensa naval del país.

En abril de 1587, la flota de Drake desfiló impunemente frente a la costa española y atacó Cádiz, destruyendo navíos e instalaciones. En las Azores capturó un gigantesco bergantín cargado de seda, porcelana, tapices persas y especias. Al año

siguiente, la Invencible Armada, compuesta por más de 132 navíos, se lanzaba al ataque: desde Plymouth salieron los británicos, y, ayudados por una tempestad, destruyeron la flota enemiga y con ella la supremacía naval española. Célebre y considerado salvador de su patria, Drake continuó, más tarde, sus incursiones a las colonias hispanas, pero nunca más volvería a tomarlas desprevenidas, como durante su primera expedición alrededor del mundo. Murió en 1596, en alta mar.



EL FILIBUSTERISMO. Llegó a poner en peligro toda la línea de navegación del Caribe. Un grupo de cinco mil bucaneros se instaló en la Isla Tortuga, desde donde salían a atacar galeones y bergantines.

LOS BUCANEROS DEL CARIBE

Mientras los corsarios ingleses y holandeses minaban el vacilante poderío de España y Portugal, en los propios territorios hispanos del Caribe se enquistaba un primer núcleo de otra variedad de enemigos: los bucaneros, aventureros de varias nacionalidades, quienes se instalaban en numerosos islotes inexplorados de las Antillas, donde criaban manadas de reses semisalvajes, cuyos cueros y carne ahumada vendían ilegalmente a colonos, obligados por la ley a comprar todas sus

mercancías a España, y navegantes.

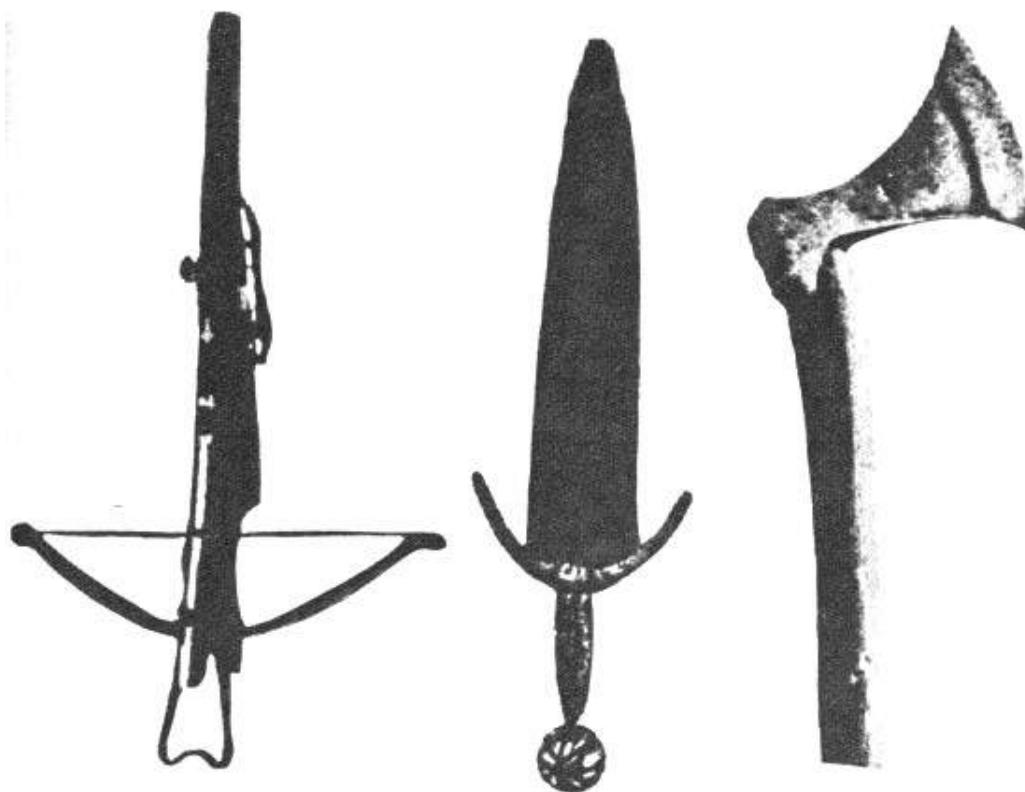
Expulsados por los ingleses de las Bahamas en 1629, y por los españoles de San Cristóbal diez años más tarde, se aliaron con los filibusteros que habían encontrado un magnífico cuartel general en la isla Tortuga, vecina a la costa septentrional de Haití. Más tarde, un grupo de casi cinco mil bucaneros se apoderó de la región occidental de Santo Domingo, y ampliaron sus actividades hasta incluir todas las variantes del filibusterismo, llegando a poner en peligro todas las líneas de navegación del Caribe. Desde mediados del siglo XVII, la Tortuga se convirtió en guarida principal de los piratas, quienes establecieron en la isla una verdadera república propia.



BARBA NEGRA. Famoso por sus aventuras galantes, Edward Teach cayó en su propia ley.

Desde luego, los ladrones marinos sólo podían prosperar mientras existiesen mercados para sus mal habidas mercancías. A comienzos del siglo XVII, muchos piratas ingleses regresaban a Europa para vender su botín a prósperos mercaderes

irlandeses; las crónicas consignen que en 1605, Sir William Monson, enviado por el gobierno a buscar guaridas piratas en los archipiélagos de las Shetland y las Híbridos, encontró a los presuntos fugitivos cómodamente instalados en el sumuoso castillo del noble comerciante irlandés Lord Cormack, su amigo y cliente, Otras comunidades de piratas se instalaron on las márgenes del Mar Rojo y en Madagascar, donde cobraban un derecho de paso a todos los barcos que, cargados de mercancías, venían desde las Indias Orientales hacia Europa.



ARMAS PIRATAS. Algunos de los implementos de ataque de los feroz bucaneros.

El lugar ideal para sus fechorías, sin embargo, fue el Caribe, con sus numerosos archipiélagos, islotes y caletas desconocidas. Desde Tortuga, los capitanes piratas salían a atacar galeones y bergantines; posteriormente, vendían su botín a los comerciantes de Jamaica, Nueva Inglaterra o Irlanda. Pero aunque los tribunales ingleses aún solían perdonar a los piratas capturados, considerándolos verdaderos benefactores públicos, y lo mismo ocurrió más de una vez en las propias colonias afectadas, cuyos habitantes preferían surtirse de mercaderías robadas y contrabandeadas, en vez de pagar les altos precios que exigían los monopolistas

españoles, poco a poco imperó el criterio de considerar a los filibusteros como enemigos públicos, y alrededor de 1700 se promulgaron las primeras leyes para controlarlos.

Habían pasado los tiempos en que recorrían los mares corsarios como Thomas Cavendish, quien en 1586 repitió la hazaña de Drake y saqueó en nombre de la reina de Inglaterra las colonias españolas de la costa occidental de Sudamérica. Ahora, la piratería ponía en peligro todo el comercio marítimo del mundo. A comienzos del siglo XVIII aún existía la costumbre de ofrecer amnistía a todos los piratas que se entregaran antes de determinada fecha; muchos filibusteros aprovechaban la oferta y, una vez gastado el botín, volvían e las andadas. En 1718, en las Bahamas, el gobernador inglés Rogers perdonó a casi dos mil piratas atrincherados en el archipiélago; casi todos eran ex marineros licenciados que no encontraban trabajo en tierra y muchos argumentaban que habían sido incorporados a la fuerza a las huestes filibusteras.

Efectivamente, cada vez que un galeón pirata abordaba una nave mercante, su capitán invitaba a la tripulación a unirse a sus hombres y navegar por algún tiempo bajo el pabellón de la calavera y las tibias cruzadas. Muchos aceptaban voluntariamente; otros accedían por temor. Fue así como las bandadas de bandoleros marinos del Caribe pudieron sobrevivir hasta fines del siglo XVIII.

LOS PIRATAS LEGENDARIOS

Mientras las colonias españolas sufrían sólo muy esporádicamente las incursiones de los corsarios ingleses, debidamente acreditados por su gobierno, verdaderos guerrilleros del mar, en las comunidades piratas del Caribe y de Madagascar surgían legendarias figuras, cuyos nombres llenaban de terror los corazones de navegantes y moradores de los pueblos costeros.

Uno de ellos fue el capitán John Avery, conocido por su apodo de "Long Ben", o llamado, simplemente, el "*Archipirata*". Nacido en Plymouth alrededor de 1665, ingresó a la marina de guerra como grumete; pero los malos tratos de parte de los oficiales causaron un motín en alta mar, y Avery fue elegido líder de los insurrectos. No pudiendo regresar a Inglaterra, donde les esperaba la horca, los amotinados izaron el pabellón de la calavera y las tibias cruzadas, y se dispusieron a buscar una

jugosa presa... Tuvieron buena fortuna: al abordar un bajel perteneciente al Gran Mogul de la India, se encontraron con que su cargamento consistía en cien mil piezas de oro, y que además viajaba a bordo la hija del príncipe oriental.



JEAN BART. Audaz corsario francés, condecorado por Luis XIV, pese o haber alternado sus correrías autorizadas con actos de piratería.

Avery se casó con la joven y se instaló en Madagascar, donde se convirtió en virtual soberano de una próspera y poderosa comunidad pirata. En 1696 se dio el lujo de sobornar al gobernador de Boston, para que le permitiera desembarcar y saquear la ciudad. Amnistiado por el gobierno, murió en la pobreza, después de ser víctima de una hábil estafa urdida por una sociedad mercantil de Bristol.

En la misma época, el temido Henry Morgan imponía su dominio en las Antillas: en 1671 se apoderó de Panamá, y pocas fueron las poblaciones costeras que escaparon a sus depredaciones. Más hábil que Long Ben, conservó su fortuna y murió en plena respetabilidad, nombrado gobernador de Jamaica por la corona inglesa. Otro corsario galardonado por su soberano fue el audaz Jean Bart, condecorado por Luis

XIV pese a haber alternado sus correrías autorizadas con actos de piratería pura y simple.

Tal vez la figura más legendaria entre los piratas sea Bartholomew Roberts, quien, pese a morir en una escaramuza antes de cumplir los 40 años, logró apoderarse de más de 400 naves. Se distinguía sobre todo por su austeridad: no permitía la presencia de mujeres ni juegos de azar a bordo de sus barcos, y aunque concedía a sus hombres una generosa ración de ron, se enorgullecía de no haber probado jamás una gota de alcohol.

Más pintoresco fue Edward Teach, protagonista de innumerables aventuras galantes, conocido entre sus hombres por el apodo de "*Barba Negra*". También él cayó en su ley: en 1718, al abordar una fragata británica, se trenzó en un combate mano a mano con el teniente de marina Roben Maynard y sucumbió ante una estocada que le atravesó el corazón.

Famoso fue el caso del pirata inglés William Kidd, uno de los pocos que fueron ahorcados por sus fechorías. Nacido en 1645, comenzó a navegar muy joven y se estableció al otro lado del mar, en Nueva York, donde se casó. En 1691 fue recompensado por sus servicios contra los corsarios franceses: el gobernador de Massachusetts le entregó una patente de corso para que defendiera a los buques ingleses de las Indias. Kidd zarpó en septiembre de 1696 rumbo al Mediterráneo: el no encontrar presas, se dedicó a la piratería, pero pronto regresó a Nueva York con un barco capturado, dispuesto a defender la licitud de sus actos. Sin embargo, se le apresó y envió a Londres, donde fue juzgado y ejecutado en 1701. Posteriormente, se dijo que había sido víctima de intrigas políticas.

No todos los grandes piratas fueron ingleses. El capitán Misson, hijo de una noble familia francesa, se dedicó al bandidaje marino desde su cuartel general en Madagascar, donde instauró una verdadera república basada en los principios del socialismo utópico: "una comunidad de hermanos" sobre la que reinó largos años.

Un curioso caso de patriotismo y espíritu libertario se dio en la actuación de Jean Lafitte, cuyos orígenes son desconocidos, pero sus obras mostraron una mezcla de corsario, contrabandista y hombre de honor que jamás atacó barcos de su patria, presumiblemente de adopción, los Estados Unidos. A los 32 años, cuando era jefe indiscutido de una colonia en la costa de Baratarian, en Colombia, rechazó un cargo

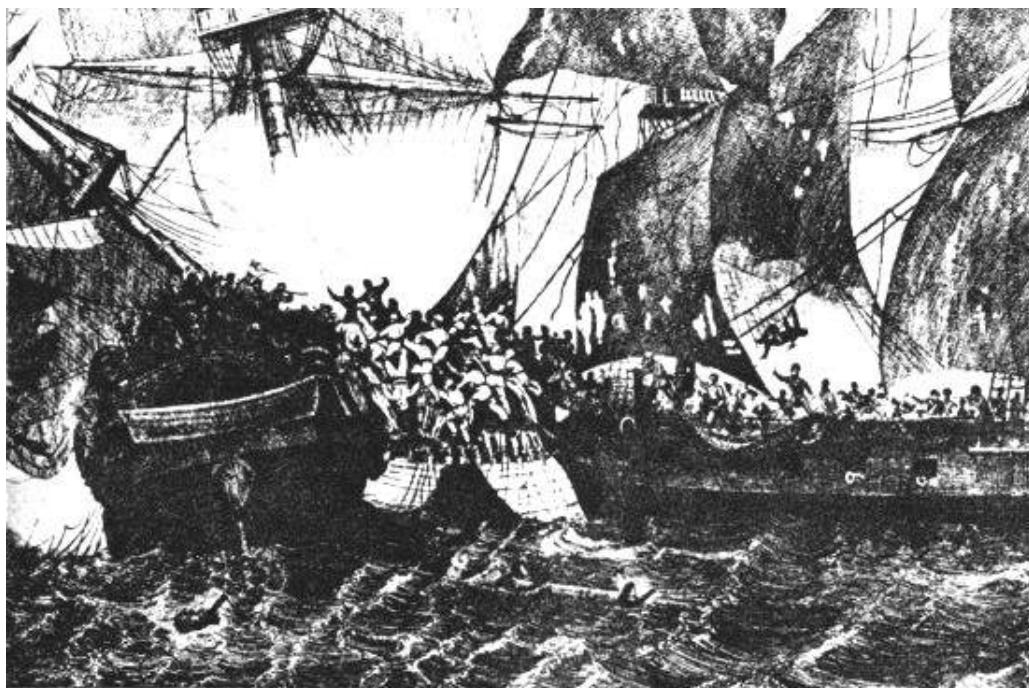
de capitán de la Armada británica y una fortuna en dinero, negándose a participar en un ataque inglés contra Nueva Orleáns, en la guerra de 1812, pero su gesto fue menospreciado por el gobernador norteamericano, que envió fuerzas para combatirlo. Colaboró con barcos y hombres en la lucha de Andrew Jackson contra los británicos, a cambio de un perdón, que se ganó después de comandar la artillería en la batalla de Nueva Orleáns. El presidente Madison dictó un decreto en su favor. A pesar de ello. Lafitte prefirió seguir sus actividades de corsario, estableciendo su guarida en la isla de Galveston, Texas, desde donde atacaba exclusivamente barcos españoles e ingleses, aunque algunos de sus hombres no hacían distingos y saqueaban naves norteamericanas provocando encontradas reacciones en las autoridades de Estados Unidos. Lo último que se supo de Lafitte fue su inesperado zarpe a bordo de su buque insignia "*The Pride*" ("*El Orgullo*"), con una tripulación elegida cuidadosamente, iniciando un crucero que lo llevó al mundo de la leyenda, porque jamás volvió a tenerse noticias suyas.

Por otra parte, la "profesión" de pirata no estaba limitada, como podría pensarse, al sexo fuerte. Existieron por lo menos dos mujeres-piratas, capitanas de barcos tripulados por varones: Anne Bonny y Mary Read, quienes iniciaron su carrera en los burdeles de Bristol y lograron grandes éxitos en sus dos profesiones, ambas casi tan antiguas como la civilización humana: la prostitución y la piratería.

Capítulo 11

DIEZ GRANDES BATALLAS NAVALES

Salamina (480 a. de C.), Accio (31 a. de C.), Lepanto (1571), Derrota de "La Invencible Armada" (1588), Abukir (1798), Trafalgar (1805), Navarino (1827), Tsushima (1905), Jutlandia (1916), Golfo de Leyte (1944)



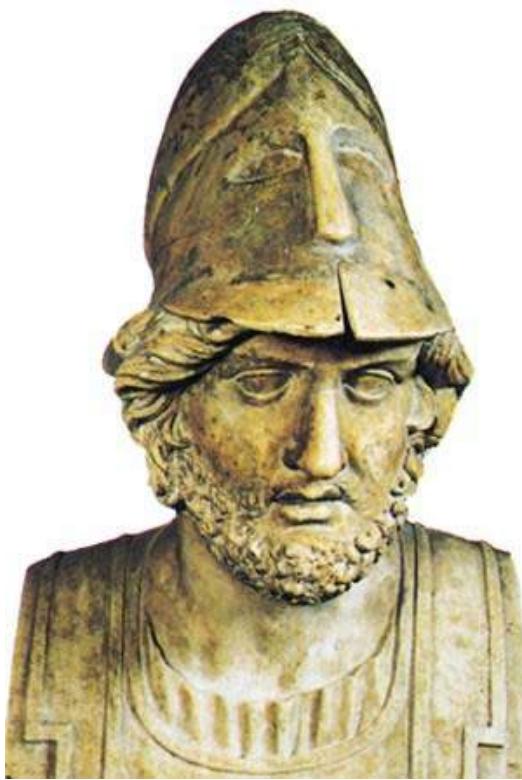
BATALLA DE ABUKIR. El almirante británico Nelson logró infligir a Francia la mayor derrota naval de todo su historia en esta batalla del 1 de agosto de 1798

Alguien ha expresado que la historia de la navegación es una novela del martirio humano, haciendo alusión a las miserias, privaciones y horrores que las empresas de exploración o conquista de tierras lejanas por vía marítima han significado para el hombre. Lo mismo, y tal vez con mayor propiedad, puede decirse de la historia de la guerra naval. Desde los tiempos más remotos hasta los álgidos días de la Segunda Guerra Mundial, se han librado memorables y homéricos combates en que muchas veces la suerte de la humanidad ha pendido de frágiles trirremes, antiguas galeras o gigantescos acorazados modernos. En ellos, miles de guerreros del mar no han vacilado en sacrificar sus vidas por mantener enhiestos sus estandartes sobre las olas.

Entre todas las epopeyas vividas sobre las aguas, diez atraen la atención retrospectiva, por su trascendencia histórica, heroísmo que en ellas se desplegó y magnitud del potencial bélico y humano empeñado. No son, ni con mucho, todas las grandes batallas navales de la historia, pero constituyen sí una representativa muestra de la lucha en el mar a través de los siglos.

BATALLA DE SALAMINA

Una de las más importantes batallas del mundo antiguo fue la de Salamina, librada en el curso de la Segunda Guerra Médica, en el año 480 a. de C., y que ocasionó la destrucción a manos de los griegos de la enorme flota de los persas. Estos últimos, encabezados por Jerjes, habían iniciado una gigantesca invasión sobre Grecia, haciendo atravesar el Asia Menor a un inmenso ejército que se desplazó por las llanuras de Anatolia, Laodicea, Sardes y Pérgamo, con la intención de franquear los Dardanelos para alcanzar a los griegos en su península.



TEMÍSTOCLES. Héroe y genio de la batalla de Salamina.

Los preparativos de Jerjes fueron de una magnitud impresionante. Para evitar los

peligrosos arrecifes del monte Athos, donde ya antes, en tiempos de Darío, había naufragado una escuadra persa, dispuso que se cavara un canal de 2.400 metros de largo a través del istmo que une su península con el continente. Luego, un puente de barcas de 1.500 metros fue tendido sobre el Helesponto. Como una tempestad los destruyese, Jerjes hizo azotar y dar muerte a sus constructores. Finalmente un segundo puente permitió atravesar el estrecho al ejército persa, que desfiló sobre él durante siete días y siete noches. Se ha dicho que éste constaba de 3 millones de hombres reclutados en las satrapías: persas, babilonios, egipcios, árabes y etíopes. Pero los únicos de verdadero valor militar eran los persas. El resto formaba una multitud sin organización ni armamento apropiado.

Bordeando las costas, en un viaje paralelo al de las tropas, es decir, frente a Tracia, Macedonia y Grecia del Norte, avanzaba la escuadra de Jerjes, una parte de la cual había sido utilizada para construir el puente sobre el Helesponto.

Frente a la invasión persa se alzó no sólo el heroísmo del pueblo griego, sino también el genio de un hombre: el de Temístocles. De inteligencia poco común, él fue, sin duda, el más hábil de los jefes de Grecia y una de las más altas figuras de la historia. Ante el peligro persa, Temístocles, marino nato como todos los griegos, supo encarar con firmeza y energía la delicada situación. Cuando antes de Salamina se consultó al oráculo y éste respondió: "Atenas debe atrincherarse tras una muralla de madera", el jefe griego dio la siguiente interpretación: "La muralla de madera es un mamparo formado por los costados de los barcos que se construirán a toda prisa y se pondrán a flote". Y, desarrollando una febril actividad, preparó, dirigió y puso en marcha dicha construcción, hasta obtener una gran escuadra naval capaz de hacer frente a la poderosa flota de Jerjes.

La batalla de las Termópilas, en que Leónidas y sus 300 espartanos permanecieron heroicamente en sus puestos hasta el momento en que perecieron todos a manos de los persas, no fue capaz, sin embargo, de detener la invasión de éstos ni de salvar nada. Al contrario, esta derrota en tierra trajo aparejada consigo el repliegue de la flota griega que defendía el flanco de las tropas en el cabo Artemision y que en numerosos encuentros menores había infligido severas pérdidas a la escuadra de Jerjes.

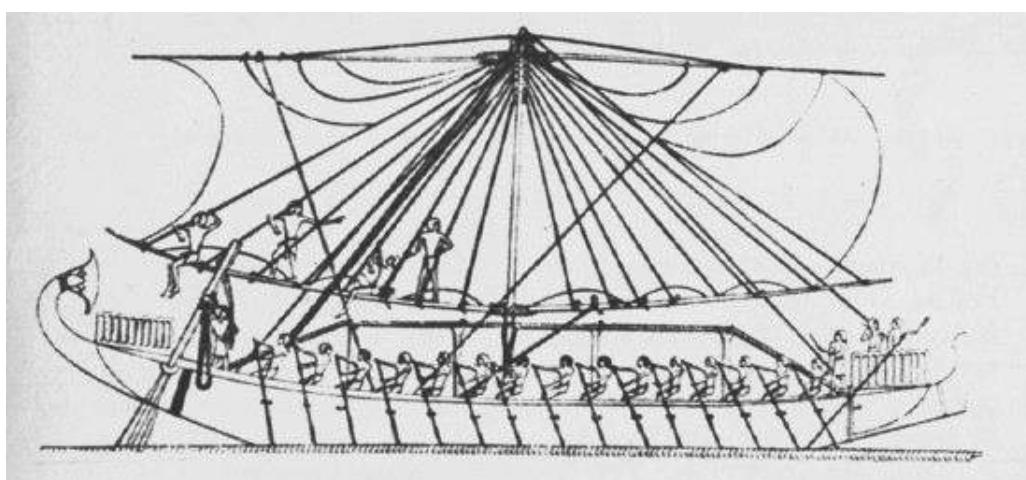
La batalla de las Termópilas dejó a Jerjes abierta la ruta del Ática. Muy pronto llegaron los persas a la vista de Atenas, la cual fue tomada e incendiada. Temístocles ordenó entonces evacuar la ciudad, haciendo que las mujeres y los niños se refugiaran en las islas de Egira y Salamina, y que los hombres en estado de servir fueran embarcados en los navíos de la república. Quienes rodeaban al jefe griego pensaron en retirarse al Peloponeso después de un último combate en la Acrópolis. Pero Temístocles resistió esta presión, imponiendo su plan de presentar batalla a Jerjes en el golfo Sarónico, cerca de Salamina, en el firme convencimiento de que en definitiva Grecia iba a ser salvada por su flota, en la cual él había depositado tantas esperanzas.



SALAMINA. Los buques persas, atacados a espaldón por los griegos, no pudieron evolucionar para esquivar los golpes y se fueron unos sobre otros, según muestra un grabado de la época.

Pero el jefe persa, como si dudara de sus posibilidades, parecía no tener mucha prisa por combatir, por lo que Temístocles tuvo que enviarle un emisario

anunciándole que la flota griega se iba a retirar. Ante esto, Jerjes tuvo que entrar en combate en aquellos estrechos pasos en que los persas estaban impedidos de poder usar sus potentes medios. La escuadra griega, compuesta por navíos de Atenas y de las otras repúblicas helénicas, se hallaba situada en el estrecho de 2 kilómetros de ancho que forma la isla Salamina frente a las costas meridionales del Ática, posición que favorecía la defensa y dificultaba enormemente el ataque, ya que la escuadra de los persas no podía maniobrar fácilmente en un espacio tan reducido.



Una nave egipcia.

Iniciada la batalla de Salamina, el 28 de septiembre del año 480 a. de C., pudo verse muy pronto que el plan de Temístocles tendría pleno éxito, pues los buques persas, atacados a espolón por los griegos, no pudieron evolucionar para esquivar los golpes y se fueron unos sobre otros, quebrando los remos y quedando a merced del enemigo.

A bordo de la flota de Jerjes iba una mujer como jefe de escuadra. Se trataba de Artemisa, reina del Halicarnaso, quien mandaba una parte de la flota de Jonia, compuesta por cien navíos, y que no tuvo más remedio que hundir su barco mientras los otros 99 caía en manos de los griegos "como atunes cogidos en una almadraba". Completaban la poderosa escuadra de los invasores 300 navíos fenicios, 200 egipcios, 100 de Cilicia, 50 de Licia y 70 de Caria, que, con otras cinco flotas del Asia Menor, totalizaban 237 unidades, las que corrieron igual suerte que las naves de la bella Artemisa.

Tras una jornada de ardua lucha, en que los griegos saltaron al abordaje de algunos navíos enemigos y hundieron el resto, la batalla de Salamina concluyó con la desastrosa derrota de los persas. Jerjes se vio obligado a retornar al Asia y abandonar su ejército en territorio griego, el que a su vez sería aniquilado en la batalla de Platea. La escuadra de Temístocles había sido capaz de salvar al mundo helénico, y con ello a la cultura occidental, de caer bajo el dominio de los persas en una de las acciones navales más notables de la antigüedad.

BATALLA DE ACCIO

Otra de las grandes gestas navales de la antigüedad tuvo también como escenario Grecia y fue la de Accio, librada junto a este promontorio de la costa occidental griega, situado a la entrada del golfo de Ambracia. Este combate, acaecido el año 31 a. de C., enfrentó a los triunviros romanos Octavio y Marco Antonio, comprometidos en una ardorosa guerra civil por alcanzar el domino del Imperio.

Tras el asesinato de César, el año 44 a. de C., le había sucedido un triunvirato integrado por Marco Antonio, Octavio y Lépido, entre quienes no tardó en surgir la rivalidad por prevalecer en el mando supremo del Imperio. Lépido, personaje de condiciones inferiores a las de los otros dos triunviros, fue pronto separado del Gobierno y hubo de contentarse con el cargo de Sumo Pontífice. Marco Antonio, en tanto, se estableció en Alejandría, seducido por los encantos de Cleopatra, reina de Egipto. Allí vivió como un soberano oriental, enajenándose las simpatías de los romanos, ante los ojos de los cuales perdió su prestigio. Octavio, por su parte, tras someter con la ayuda de Agripa a Panonia y Dalmacia, se volvió contra su orientalizado rival, no tardando en producirse una lucha a muerte entre ambos. Cuando estalló la guerra civil, pareció más bien que se trataba de un enfrentamiento entre Roma y Alejandría que entre dos adversarios romanos, ya que la suerte de Marco Antonio aparecía por completo ligada a la de la reina egipcia.

Agripa, el general que ganaba las batallas para Octavio, hizo transportar rápidamente parte de sus fuerzas por mar hacia las costas de Grecia, y envió por tierra otra parte en dirección a Macedonia, de modo que sus dos ejércitos convergieran en el frente sudeste ante el enemigo. Pero Marco Antonio, al conocer la maniobra de Octavio, puso en movimiento todo su ejército, por tierra y por mar,

tal como había hecho el adversario, mandando hacia adelante parte de sus tropas griegas hasta llegar al golfo de Patras, y embarcando la otra en su flota hacia el oeste. Antonio esperaba encontrar al enemigo en el mar, pero tenía necesidad del total de sus fuerzas terrestres, como reserva o para cubrir una posible retirada.

En la costa extraordinariamente abrupta del norte de Grecia, la violencia del mar había abierto en un punto, en los contrafuertes de la montaña, un espacio de 20 kilómetros de anchura por unos 50 de profundidad, cuya entrada, en la que sobresalía el promontorio de Accio, tenía apenas un kilómetro. Era el golfo de Ambracia, modernamente llamado de Arta, de valor inapreciable como refugio contra los vientos o las tempestades, pero muy peligroso en tiempos de guerra para una flota perseguida, ya que es mucho más fácil de aislar que los Dardanelos, cuyo acceso es diez veces más ancho.

Octavio ocupó con sus legiones las colinas del norte del golfo y situó sus naves a la entrada de la bahía, en cuyo fondo se encontraban reunidas todas las fuerzas navales de Marco Antonio y Cleopatra, combinadas con sus fuerzas de tierra, que ocupaban una gran profundidad del país. La batalla entre las dos flotas se desarrolló ante los respectivos ejércitos terrestres, que contemplaron la lucha desde lo alto de las colinas inmediatas al golfo, cual un público de anfiteatro. Plutarco escribió: "El combate ofreció el aspecto de un ataque terrestre, de un asalto contra las murallas de una ciudad. Tres o cuatro naves de Octavio rodeaban a una de Antonio, atacándola a la vez con lanzas, jabalinas, barras de hierro y fuego..., mientras que el enemigo bacía llover sobre ellos, desde lo alto de sus torres, los gruesos proyectiles defensivos".

Dion Casio, a su vez, relata así la batalla de Accio: "El mar rugía bajo el golpetazo de los remos cuando las pequeñas y estrechas galeras realizaban el asalto, procurando esquivar los proyectiles adversarios. De vez en cuando conseguían atravesar el casco de un navío, y si fracasaban retrocedían a toda prisa antes de que pudiera alcanzarlos; después volvían a atacar al mismo barco o cualquier otro que estuviese en mala situación. Las galeras de Octavio parecían saltar sobre las aguas, unas veces hacia delante, otras hacia atrás, como jinetes que hacen evolucionar sus monturas; las galeras de Antonio, en cambio, intentaban protegerse como si mantuvieran a raya a una pesada infantería".

Los bajeles ligeros de Octavio y Agripa fueron paulatinamente imponiéndose sobre la flota más pesada que formaban los 150 navíos de Marco Antonio y las 60 galeras egipcias de Cleopatra. Ésta, viendo que se desvanecían las perspectivas de triunfo para su amante, emprendió la retirada con todos sus buques.



MARCO ANTONIO. Seducido por los encantos de Cleopatra, se instaló en Egipto y perdió las simpatías de los romanos. CLEOPATRA.: Cuando se vio perdida, se quitó la vida haciéndose picar por un áspid.

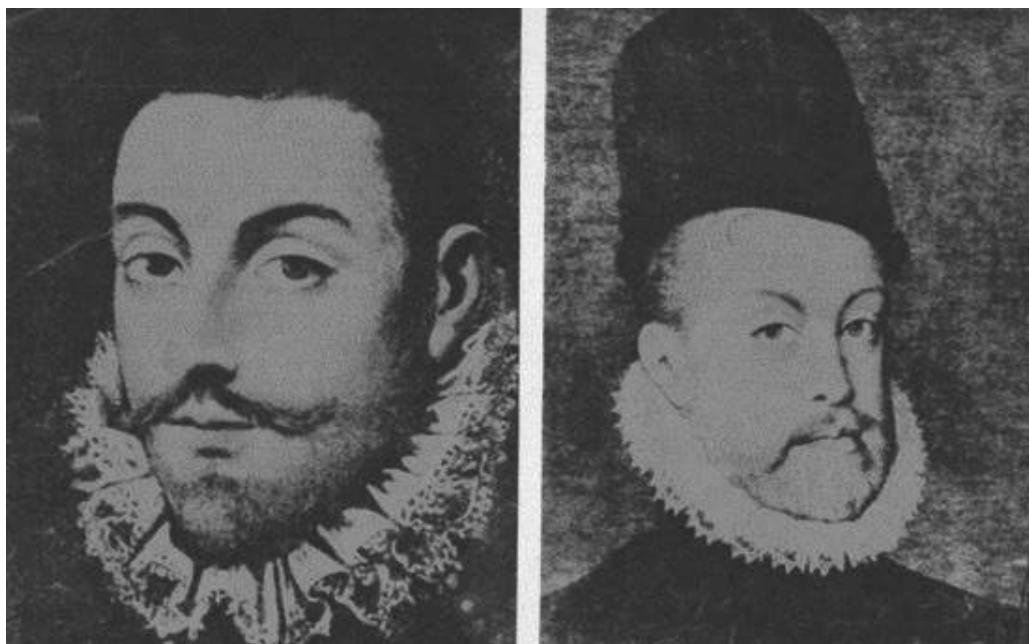
Ante esto, Marco Antonio perdió la cabeza y sólo atinó a seguirla con las pocas naves que le quedaban a fin de reunirse con ella. Octavio los persiguió hasta Egipto, donde finalmente Antonio se suicidó y Cleopatra fue hecha prisionera.

Después de intentar vanamente seducir al vencedor de Accio, Cleopatra comprendió que éste la conservaba sólo para llevarla como trofeo en su entrada triunfal en Roma. No queriendo sufrir semejante humillación, la hermosa reina de Egipto prefirió quitarse la vida haciéndose picar por un áspid. Octavio, tras extinguir la dinastía ptolomeica, se adueñó de Egipto. A los 36 años de edad se le concedió el título de Augusto, y todos lo reconocieron como único señor del mundo romano.

COMBATE NAVAL DE LEPANTO

Muchos siglos más tarde, ya en los Tiempos Modernos, una nueva potencia naval comenzó a hacerse temible en el Mediterráneo. Eran los turcos otomanos, que empezaron a progresar ininterrumpidamente después de haberse apoderado de

Constantinopla en 1453. Excelentes marinos, los otomanos tomaron Otranto, hicieron la guerra a los españoles y lanzaron a la mar hordas de piratas y corsarios. Uno de sus más famosos almirantes, Khair-ed-Din, más conocido como Barbarroja, sometió asimismo las costas africanas, apoderándose de Argel. Más tarde, navegando en el Mar Rojo, se apoderó del Yemen. En vano italianos y españoles se coaligaron para atacar los Dardanelos, ya que los turcos terminaron por dominar todo el Mediterráneo. Incluso, otro gran marino turco, Dragut, llegó a derrotar al mismo Andrea Doria, el almirante más notable de la cristiandad de los siglos XV y XVI. Hasta 1570, los turcos cosecharían únicamente triunfos. Pero 1571 les iba a ser fatal, pues la batalla de Lepanto, uno de los combates navales más espectaculares de la historia, estaba destinada a poner punto final a la avasalladora expansión de la media luna hacia el occidente.



SANGRE REAL: Juan de Austria, a la izquierda, comandó la flota española en la batalla de Lepanto. Derecha, Felipe II firmó un tratado con la Santa Sede y Venecia para lucha contra los turcos

Ante el peligro oriental, la cristiandad se vio obligada a coaligarse contra los turcos, firmándose al efecto el 27 de mayo de 1571 un tratado entre la Santa Sede, España y la Serenísima República de Venecia. Habiendo ya muerto Doria, el rey de España, Felipe II, se vio forzado a nombrar como comandante en jefe de la flota cristiana a

su hermanastro don Juan de Austria, que si bien era un hombre valeroso, como marino era muy poco experimentado, pues contaba sólo con 22 años de edad.

El 17 de septiembre de 1571, la flota de don Juan de Austria se hizo a la mar con 230 naves tripuladas por unos 80 mil hombres, entre soldados y marineros. De ellas 204 eran galeras y 6 galeazas, estas últimas un nuevo tipo de buque que entraba en escena por primera vez. Se trataba de naves más altas que las galeras, de unos 70 metros de eslora y 16 de manga y aparejo de tres velas, que disponían de una potente artillería a proa y en las bandas, lo que les permitía romper las líneas de combate de los buques adversarios y realizar después estragos en medio de éstos.

El 3 de octubre, al saber que la escuadra turca estaba en el puerto de Lepanto, situado al fondo del golfo de Patras, la flota de don Juan abandonó su base de Corfú para dirigirse hacia dicho golfo. Los turcos, que no tenían intención de permanecer en el fondeadero, salieron al encuentro de los cristianos con todas sus fuerzas. Estas se componían de 271 barcos, de los cuales 208 eran galeras y las otras, embarcaciones de diversos tipos. El centro de la línea turca tenía por comandante en jefe a Alí Pashá (o Alí Bajá), estando confiado el mando del ala izquierda al célebre pirata Auldj Alí, y el del ala derecha, a Mehmet Chaulak, apodado por los cristianos Mehmer Siroco. En total, las unidades turcas llevaban una tripulación ascendente a los 120 mil hombres.

El encuentro tuvo lugar el 7 de octubre de 1571, al sur de la isla de Oxis. Pese a su inferioridad numérica, los hombres de don Juan de Austria, animados por el ejemplo de su valeroso generalísimo, combatieron con singular heroísmo, alcanzando al fin la más resonante victoria. Los turcos perdieron 224 bajeles, de los cuales 130 quedaron en poder de los cristianos, en tanto que el resto fueron echados a pique o incendiados. Treinta mil turcos encontraron la muerte y unos 8 mil fueron hechos prisioneros, entre ellos todos los jefes, con excepción de Auldj Alí. En cuanto a los cristianos, éstos perdieron 15 naves y unos 8 mil hombres, entre muertos y heridos. El botín capturado de las naves turcas fue incalculable y bastó para compensar con mucho las pérdidas materiales de la flota de la llamada Liga Santa.

En la memorable batalla de Lepanto, que selló el triunfo de la cruz sobre la media luna, tres personajes alcanzaron notoriedad por distintos motivos. Uno fue Alí Pashá, que encontró la muerte batiéndose heroicamente. Por el lado de los

cristianos sobresalió don Alvaro de Bazán, ilustre marino español y consejero de don Juan de Austria, que por sus atinadas instrucciones durante el curso del combate fue recompensado por Felipe II con el título de Marqués de Santa Cruz. Pero quien navegaría más lejos rumbo a la inmortalidad sería un simple soldado herido en la batalla, llamado Miguel de Cervantes Saavedra, el célebre "Manco de Lepanto", que con su obra maestra "El Ingenioso Hidalgo Don Quijote de la Mancha" se convertiría más tarde en una de las glorias de las letras universales.

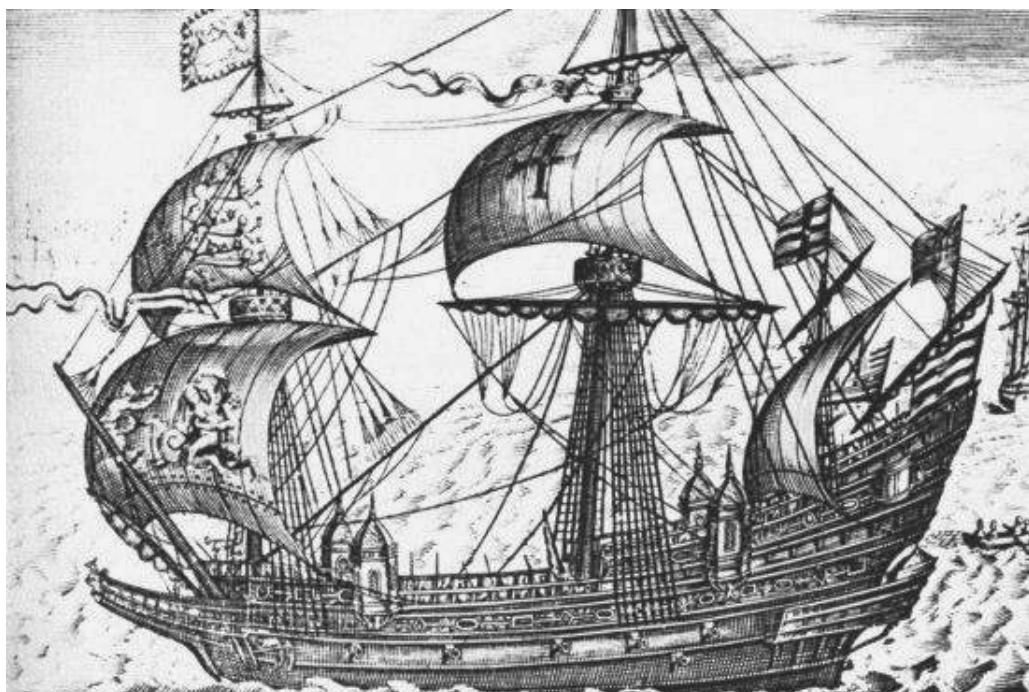
LA INVENCIBLE ARMADA

Si bien Felipe II vio a su hermanastro don Juan de Austria ganar la gran batalla naval de Lepanto, también le correspondió presenciar años más tarde el doloroso suceso del desastre de su "Invencible Armada", que en 1588 enfiló hacia Inglaterra con la intención de invadirla y fue destruida en su casi totalidad, constituyéndose la infortunada expedición en el mayor revés de toda la historia naval española.

Felipe II tenía en mente desde hacía mucho tiempo someter a la religión católica, a la protestante Inglaterra. Esta circunstancia, unida a las incursiones de los corsarios ingleses, que no sólo asolaban las colonias españolas de ultramar sino los propios puertos de la Península, corno aconteció con Cádiz, saqueado por Drake en 1587, determinó que el monarca se decidiera a invadir las Islas Británicas, tras haber obtenido la anuencia del Papa Sixto V. Otro motivo que impulsó a Felipe II a tomar esta decisión fue su deseo de terminar con la ayuda que Inglaterra prestaba a la insurrección de los Países Bajos, antes una de las provincias más leales al Imperio español y que ahora estaba empeñada en una ardorosa lucha por liberarse del yugo de España.

A principios de 1588, España había terminado de construir la más formidable flota que hasta entonces surcara los mares: 134 grandes navíos con una tripulación de más de 30 mil hombres, entre los que figuraban 8 mil marineros, 2 mil galeotes y 20 mil soldados de infantería. Pero no sólo iban a embarcarse marinos y militares, sino que un sinnúmero de gente de todas las clases y condiciones que emprendería la aventura esperando alcanzar gloria y riquezas. No hubo una sola casa de la nobleza de España que no contara con algún pariente entre los tripulantes de esta armada que se creía "invencible". También iba el vicario don Martín Alarcón,

acompañado por más de 100 monjes jesuitas y capuchinos. La flota incluía 70 barcas de fondo plano capaces de transportar 30 caballos cada una.



BUQUE DE LA INVENCIBLE ARMADA. Felipe II vio el éxito de Lepanto y el desastre de la batalla naval en que la Invencible Armada fue destruida casi totalmente

El 19 de mayo de 1588, la gran flota se hizo a la mar desde el puerto de Lisboa. Pero ya al día siguiente de su salida fue sorprendida por un temporal que la dispersó totalmente, obligándola a tener que detenerse en La Coruña para rehacerse, de donde volvió a zarpar el 11 de julio.

Los ingleses se habían enterado por medio de españoles cautivos que el propósito de la Armada española era remontar el Támesis hasta Tilbury y tomarse Londres, ciudad que estaba pobemente fortificada. Para defender su territorio, los británicosizaron 34 naves de guerra y 150 barcos mercantes armados, que fueron puestos bajo el mando de Lord Howard, además de Hawkins, Drake y Frobisher, expertos marinos acreditados en el corso.

El 20 de julio, la escuadra española pasó frente a Plymouth, en donde los ingleses le salieron al encuentro, siendo la primera vez que intercambiaron fuego. En esta escaramuza los españoles sufrieron su primer infortunio, perdiendo los barcos

mandados por don Juan de Valdez, quien junto con otros nobles fue hecho prisionero por Drake.



LORD HOWARD. Organizador y comandante de la flota británica que derrotó a la Invencible Armada.

Pero no obstante el fracaso experimentado por la escuadra española, a fines de julio corría el inexacto rumor de que las Islas Británicas habían sido invadidas, dándose el nombre del Duque de Parma como presunto rey de Inglaterra.

Cuando la gran flota de Felipe II ancló en Calais, enfrentando peligrosamente la costa inglesa, una nueva proeza de Drake vino a sembrar confusión en la Invencible Armada. Tomando ocho barcos viejos e inservibles, el hábil corsario los atiborró de pólvora, granadas y material inflamable, haciéndolos estrellarse de noche contra los navíos españoles y destruyendo un buen número de ellos. Días más tarde, en un encuentro cerca de Dunkerque, los españoles fueron nuevamente vencidos y privados de unirse con las fuerzas del Duque de Parma, que era quien conducía las naves equipadas para la invasión y el desembarco en Londres.

Ante los sucesivos fracasos, el Duque de Medina Sidonia perdió el dominio de sí, cometiendo el grave error de retirarse por el Mar del Norte. A lo largo de la costa de

Inglaterra y Escocia se libraron varios combates en que los españoles volvieron a sacar la peor parte. Procurando obtener socorros de los escoceses y noruegos, no los consiguieron, y al empezar a escasearles el agua para beber, se vieron obligados a lanzar sus caballos y mulas al mar. Y como si esto fuera poco, los vientos y las tormentas los arrastraron hasta las costas de Irlanda, en donde tampoco pudieron reabastecerse, porque otra borrasca les hizo perder gran cantidad de barcos, en total más de cuarenta.

Mientras tanto, otros navíos de la Invencible Armada, que habían permanecido en el Canal de la Mancha, fueron a su vez víctimas de los temporales, estrellándose unos contra las *costas* inglesas y otros sobre La Rochelle, en Francia.

Vencida primero por los ingleses y luego por los elementos, la orgullosa Invencible Armada retornó aniquilada física y moralmente a su punto de partida. De los 134 barcos que habían zarpado de Lisboa, volvieron sólo 53; y de las 30 mil personas que tomaron parte en la expedición, 20 mil murieron en el curso de ella. A su vez, la mayoría de los 10 mil sobrevivientes falleció en España a consecuencia de enfermedades contraídas en la penosa aventura. El Duque de Medina Sidonia fue depuesto de su cargo, sin querer oírse sus explicaciones. Mientras tanto, los ingleses agradecían a Dios el haberse librado de ser invadidos y ofrendaban su victoria a su soberana Isabel I. Los holandeses, que con la salvación de Inglaterra podían seguir contando con un poderoso aliado contra España, acuñaron a su vez una moneda de plata que contenía la siguiente inscripción: "*Gloria a Dios solamente*"; y al reverso, la imagen de un galeón con esta leyenda: "*La flota española vino, se fue y pasó, año 1588*".

ABUKIR

El triunfo sobre la Invencible Armada fue el primer jalón de una larga trayectoria de éxitos que transformarían a Inglaterra en una potencia naval de primera clase. Hacia fines del siglo XVIII y principios del XIX, los británicos habían alcanzado ya un bien ganado prestigio sobre el mar y contaban con un extraordinario almirante, quizás si el más grande de todos los tiempos, llamado Horace Nelson.

Muchas fueron las batallas en que este gran marino cubrió de gloria a las Islas Británicas, pero dos de ellas sobresalen nítidamente: la de Abukir y la de Trafalgar.

Ambas fueron decisivas para la preservación de la supremacía en el mar de Gran Bretaña, puesta en peligro por los franceses, que acaudillados por Napoleón se habían lanzado a la conquista de un vasto imperio para Francia.



NAPOLEÓN BONAPARTE. Después de la batalla de Abukir sólo le quedaron 4 barcos de su poderosa flota y una gran derrota para Francia

Entre el 1 y el 3 de julio de 1798, Bonaparte, atraído por visiones de triunfos orientales, desembarcó en Egipto y lo conquistó fácilmente, tras vencer a los mamelucos en la batalla de las Pirámides. Pero un mes más tarde, su flota, que había escapado hasta entonces a la escuadra inglesa, iba a ser prácticamente destruida, desastre que lo dejaría aislado en tierras egipcias.

La escuadra francesa se hallaba confiadamente fondeada en la bahía de Abukir, no lejos de Alejandría. Estaba mandada por el almirante Francisco Pablo Brueys, teniendo como principales subordinados a los almirantes Villeneuve, Decrès y Ganteaume. Gran parte de los navíos se encontraban sin preparación para el combate y con sus dotaciones en tierra. Aprovechando esta circunstancia, la flota de Nelson cayó repentinamente sobre las desprevenidas naves galas al atardecer del 1

de agosto de 1798.



Horacio Nelson, el gran marino inglés que el 1.º de agosto de 1798, cayó sobre la flota francesa en Abukir. En pocas horas ésta había quedado prácticamente destruida.

Los almirantes franceses ni siquiera tuvieron tiempo de ponerse de acuerdo para defenderse coordinadamente, ya que los británicos, con fuerzas superiores en proporción de dos a uno, se lanzaron al ataque con centelleante rapidez. Foley, uno de los subordinados de Nelson, que iba a cargo del "Goliath", descubrió una brecha entre la fila de barcos franceses y se introdujo prestamente en ella. Otros cuatro navíos ingleses le siguieron. Entonces, Nelson, muy satisfecho de la maniobra, condujo al grueso de la flota por la banda de afuera, con lo que los franceses fueron cogidos en unas tenazas.

La acción no duró mucho. Por la noche, el "Orient" fue incendiado y explotó con el almirante Brueys a bordo, mientras los restantes navíos franceses eran fácil presa de los británicos. A la mañana siguiente todo había concluido, y de la poderosa flota de Bonaparte sólo quedaban cuatro barcos que habían logrado huir. En total, Francia había perdido 12 buques y 4 mil hombres, entre oficiales y marineros, muertos o capturados. Jamás en toda su historia la marina francesa había sufrido una derrota semejante.

TRAFAVGAR

Para romper el equilibrio entre una Francia suprema en tierra y una Gran Bretaña suprema en el mar, Bonaparte planeó años más tarde la invasión de Inglaterra, intentando repetir la frustrada empresa de Felipe II y su Invencible Armada.



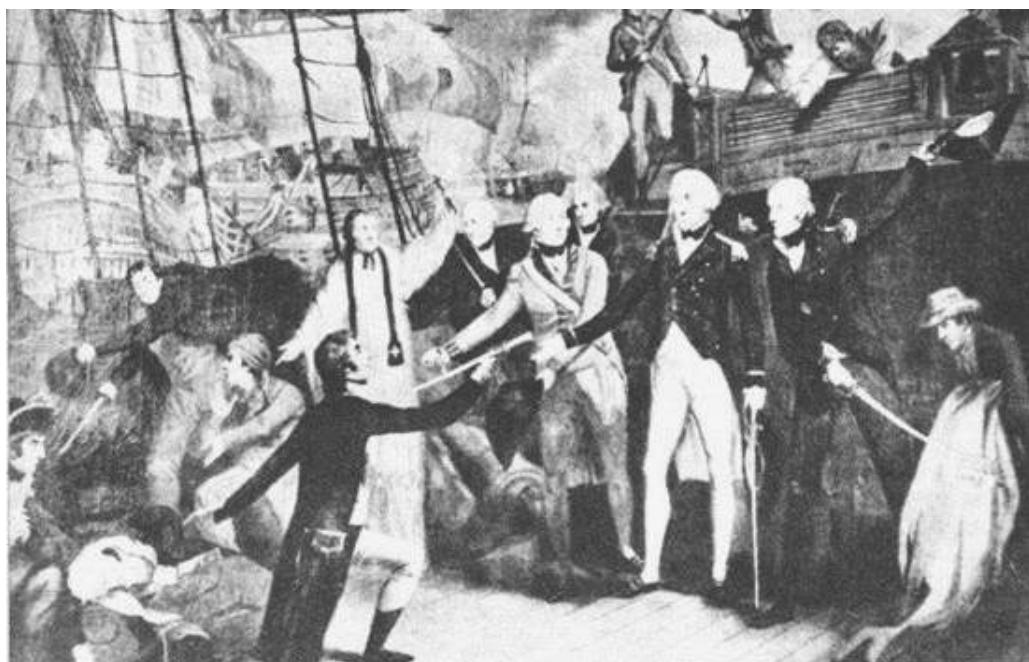
BATALLA DE TRAFALGAR. Acabó con el poderío naval francés y puso fin a los sueños de invasión a Inglaterra que tenía Napoleón.

Tras reunir una gran escuadra en Boulogne, que comprendía barcos franceses y españoles, la puso bajo el mando del almirante francés Juan Bautista Silvestre de Villeneuve, encargándole que asegurase el dominio del Canal de la Mancha siquiera fuese por medio día.

Pero Villeneuve no pudo hacerlo, pues antes de que ello pudiera ocurrir, la batalla de Trafalgar, el 21 de octubre de 1805, acabó con el poderío naval francés, dio fin a los sueños de invasión de Napoleón y permitió más tarde a Inglaterra prestar auxilio a Portugal y España, los cuales se rebelaron contra Bonaparte.

El 21 de octubre salió de Cádiz la escuadra franco-española en procura de la flota inglesa de Nelson y la avistó no lejos del cabo de Trafalgar, situado en el límite occidental del estrecho de Gibraltar. Los aliados contaban con 40 navíos bajo el

mando supremo de Villeneuve, quien, contra la opinión de los marinos españoles, había abandonado el puerto en condiciones desfavorables e invertido el orden de marcha para entrar en combate en una sola y extensa línea.



LA MUERTE DE NELSON. Herido mortalmente en combate, en su buque insignia "Victory", el gran almirante Nelson alcanzó a conocer el éxito de la escuadra inglesa.

La flota inglesa, compuesta por 33 unidades dirigidas con gran pericia por Nelson, rompió por el centro la formación franco-española, sin que los distantes barcos de las alas de ésta pudieran acudir en auxilio, haciendo así patente la debilidad de la disposición en una sola línea ordenada por Villeneuve.

Sólo 15 barcos de la escuadra aliada se salvaron del desastre, 4 con Dumanoir y 11 con Gravina. Los 25 restantes fueron hundidos o capturados. El comandante en jefe Villeneuve fue hecho prisionero, mientras el almirante Magon moría en combate. En total, las pérdidas humanas franco-españolas alcanzaron a unos 3 mil muertos y mil heridos. Los británicos, por su parte, si bien sufrieron pocas pérdidas materiales, debieron lamentar la sensible pérdida del almirante Nelson, herido mortalmente en combate en su barco insignia "Victory".

Al fin de la batalla, el gran almirante agonizaba. Inclinándose sobre su cabecera, Hardy, el comandante del "Victory", le dijo suavemente, como para no turbar al

moribundo: "Ya se han rendido 14 ó 15 buques enemigos". Nelson lo oyó, y antes de exhalar su último suspiro alcanzó a murmurar: "Está bien, yo había calculado que serían 20, pero estoy contento".



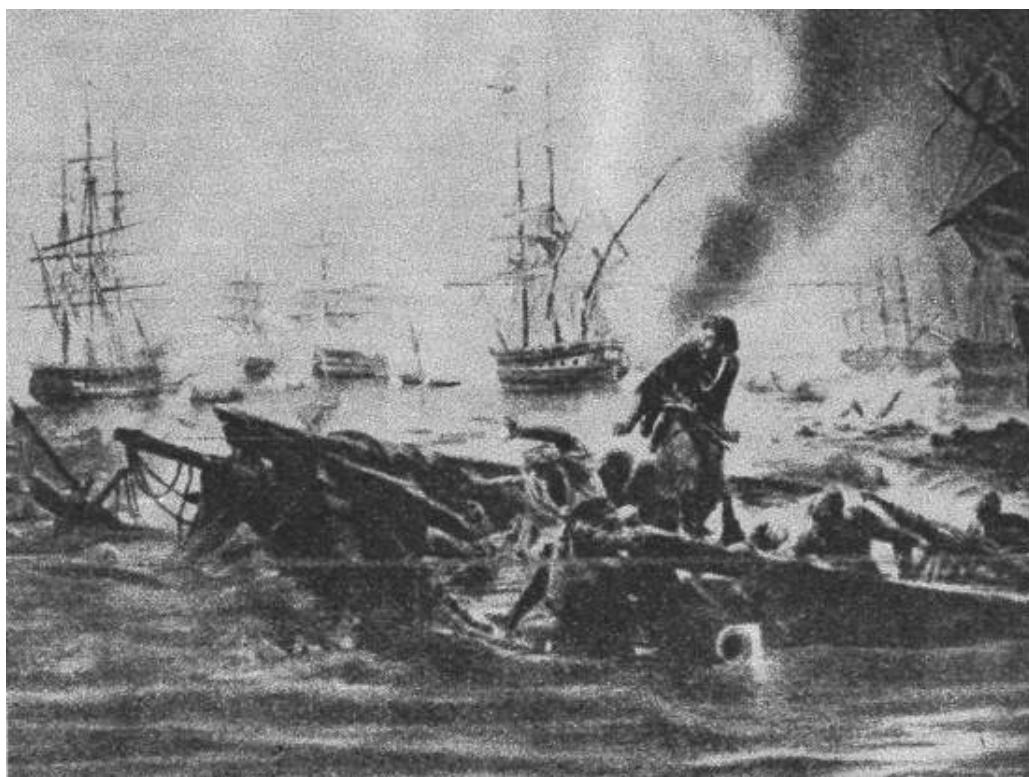
ALMIRANTE DE RIGNY. Comandó la flota francesa en la batalla naval de Navarino.

Entre los muchos héroes españoles que se distinguieron en Trafalgar, dos destacaron nítidamente. Uno fue el almirante Federico Carlos Gravina, que mandaba la escuadra de reserva española y logró salvar del desastre gran parte de sus naves, maniobrando con gran pericia. El otro fue el brigadier Cosme Damián Churruga, quien se batió como león en su barco, el "*San Juan Nepomuceno*", contra seis navíos ingleses, hasta que una bala de cañón le arrancó la vida. Antes de salir de Cádiz para el combate de Trafalgar, Churruga había escrito a un amigo: "Si tú oyes decir que mi navío es prisionero, cree firmemente que yo he muerto". Y en efecto, el "*San Juan Nepomuceno*" sólo fue apresado por los ingleses cuando Churruga era ya cadáver.

La victoria de Trafalgar disipó definitivamente el peligro de invasión de las Islas Británicas por parte de Napoleón y dio a Inglaterra el dominio absoluto del mar, ya que la flota francesa, destruida en un 50% en Abukir, lo había sido en el otro 50% en esta célebre batalla naval.

NAVARINO

Hacia 1827, los griegos se batían heroicamente por sacudir el yugo turco y las principales potencias navales de Europa decidieron por fin intervenir a favor de la causa helénica.



BATALLA DE NAVARINO Las flotas francesa, inglesa y rusa contra la turca decidieron definitivamente la guerra de independencia de Grecia.

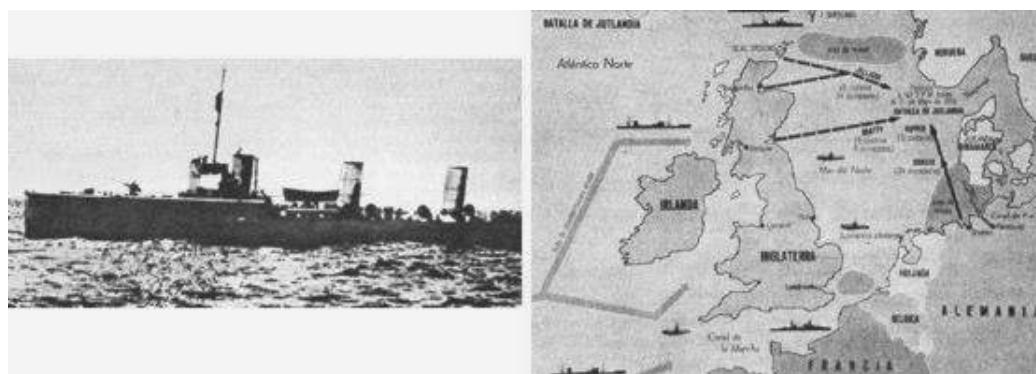
Las flotas francesa, británica y rusa, mandadas respectivamente por los almirantes Henri-Daniel de Rigny, Edward Codrington y Loguin Petrovitch Heyden, se reunieron en el Mediterráneo dispuestas a asentar un golpe decisivo. Esta escuadra aliada se componía de 10 navíos de línea (4 rusos, 3 franceses y 3 ingleses), 10 fragatas (4 rusas, 4 inglesas y 2 francesas), una corbeta y tres bricks británicos y 2 schooners franceses. En total, estas naves representaban un potencial de 1.298 cañones y 22 mil hombres. Los turcos, por su parte, opusieron 62 unidades navales de diversos tipos, armadas con 2.106 cañones y con una dotación de 22 mil hombres.

La batalla entre las dos poderosas escuadras, lucha de la cruz contra la media luna,

al igual que en Lepanto, tuvo lugar el 20 de octubre de 1827 en la bahía de Navarino, situada en la costa del Peloponeso. En ella, las naves europeas maniobraron y combatieron admirablemente, distinguiéndose el almirante De Rigny, quien desde su buque insignia, la fragata "*Sirène*", condujo hábilmente sus fuerzas. Los combates se prolongaron durante cuatro horas y fueron sangrientos y horribles, sucediéndose las escenas de destrucción, naufragios, explosiones e incendios. Al caer la noche, de la poderosa flota turca no quedaba absolutamente nada. La victoria de Navarino había contribuido decisivamente a que Grecia conquistara su libertad.

TSUSHIMA

A principios del siglo XX, Japón emergió como una nueva potencia naval en el mundo, asombrando con el poderío de su escuadra, que en la guerra ruso-japonesa (1904-1905) fue capaz de aniquilar a la flota del zar. El conflicto chino-japonés (1894-1895) había significado para los nipones una victoria de sus armas.



JUTLANDIA. Los alemanes perdieron once barcos y 2.545 hombres, pero celebraron la victoria. Derecha: mapa de la batalla de Jutlandia.

Sin embargo, las compensaciones que recibieron fueron muy inferiores al esfuerzo que demandó la guerra, ya que se vieron obligados por presión de las potencias europeas a renunciar a su preponderancia sobre Corea y a entregar a Rusia Port Arthur. Ello lastimó enormemente el orgullo japonés e incubó su odio contra Rusia y sus más fervientes deseos de revancha. Es así como Japón se hizo construir una gran flota, en la que colaboraron ingenieros franceses e instructores británicos, y cuando estuvo lista la lanzó por sorpresa en 1904 sobre la escuadra rusa del

Pacífico, sin previa declaración de guerra.



EL ENFRENTAMIENTO. Las escuadras inglesa y alemana en pleno se encontraron en Jutlandia durante la Primera Guerra. En total hubo en combate 252 naves.

El 8 de febrero de 1904, los torpederos japoneses irrumpieron sobre Port Arthur, produciendo graves daños a dos acorazados y a un crucero ruso surtos en la bahía. Con este golpe de mano Japón destruyó la leve ventaja numérica de su adversario, ya que en Extremo Oriente los rusos disponían de ocho acorazados y los japoneses de siete.

Dueña del mar desde el primer momento, la escuadra japonesa, que estaba bajo el mando del ilustre almirante Heihachiro Togo, no tardó en poner sitio a Port Arthur y una vez inutilizadas las mejores unidades navales rusas, comenzó a desembarcar rápidamente sus ejércitos. En el curso de sucesivos encuentros, fueron muertos nada menos que dos comandantes en jefe de la flota rusa: primero el almirante Stephan Ossipovitch Makaroff, a bordo del "Petropavlovsk", y luego su sucesor, el vicealmirante Skrydroff, quien corrió la misma suerte el 8 de agosto durante la batalla del mar Amarillo, a bordo del "Tzesarevitch".

La guerra continuó siendo ventajosa para el Japón, tanto en mar como en tierra. Port Arthur cayó al fin, tras un largo asedio de siete meses, y los ejércitos rusos, siempre retrocediendo, fueron empujados hasta Mukden. Fue entonces cuando Rusia decidió enviar en auxilio de sus hombres a su escuadra del Báltico, la que bajo el mando del almirante Zinovii Petrovitch. Rojestvensky salió de Kronstadt en octubre de 1904, debiendo realizar un dilatado viaje de 18 mil millas dando la

vuelta al África, para hacer su entrada en el Mar de la China sólo en mayo de 1905.



HEIHACHIRO TOGO. Comandante de la escuadra nipona en Tsushima.

Pero la larga travesía de la escuadra rusa del Báltico fue en vano, pues le esperaba una aplastante derrota. Cuando la flota de Rojestvensky, que marchaba formada en "tres líneas de fila", o columnas paralelas, alcanzó el estrecho de Corea, era ya esperada por Togo, quien en la mañana del 27 de mayo de 1905 cayó sobre ella entre la isla de Tsushima y la costa japonesa.

La batalla se inició con un movimiento envolvente de los buques de Togo sobre la primera división de los acorazados rusos. La artillería nipona se demostró, a todas luces, superior. Muy pronto, cinco grandes navíos rusos quedaron fuera de combate. Por la noche, los torpederos japoneses entraron en acción, hundiendo numerosas naves adversarias. Al día siguiente, la batalla había terminado con la más completa derrota para el almirante Rojestvensky. De los 38 barcos de la flota del Báltico, sólo habían escapado unos pocos cruceros, destructores y barcos auxiliares. Asimismo, nueve mil rusos perecieron o fueron hechos prisioneros. Los japoneses, en cambio, sólo lamentaron la pérdida de tres torpederos hundidos, y averías reparables en algunos de sus buques. Sus bajas, sólo ascendieron a 116 muertos y 538 heridos, incluidos los oficiales.

La batalla de Tsushima fue una acción definitoria. Rusia se vio obligada a firmar la paz, reconociendo el protectorado japonés sobre Corea y su soberanía sobre Port Arthur.



ALMIRANTE ROJESTVENSKY. Su escuadra fue derrotada por la de Togo.

Pero, por sobre todo, Japón emergió desde ese momento como una gran potencia naval que reinaría por cerca de medio siglo en los mares del Extremo Oriente.

JUTLANDIA

La Primera Guerra Mundial trajo consigo la mayor batalla naval que hasta esos años había presenciado la humanidad, cuando en Jutlandia se enfrentaron en pleno las escuadras británica y alemana, integradas por 37 y 21 acorazados, respectivamente, amén de otras unidades menores. En total, hubo en combate 252 naves.

Un escuadrón al mando del almirante Sir David Beatty descubrió a fines de mayo de 1916 un grupo de cruceros ale-inanes en el Mar del Norte y se lanzó en su persecución.

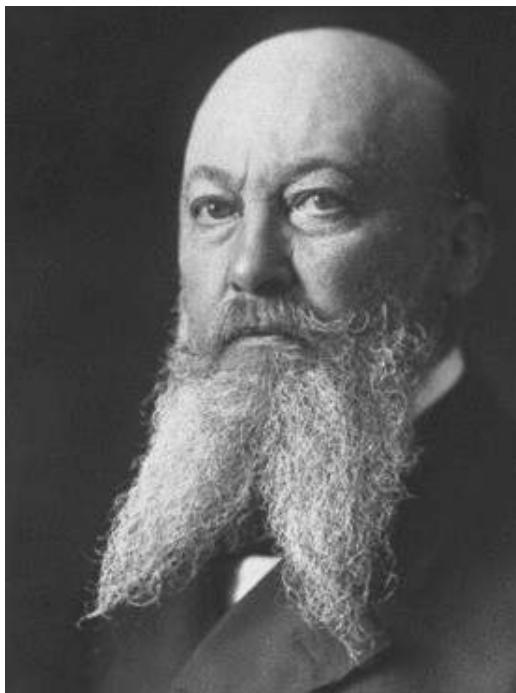


Izquierda: STEPHAN MAKAROFF. Lo sorprendió la muerte a bordo del buque "Petropavlovsk". Derecha: ALMIRANTE SKRYDROFF. Sucesor de Makaroff en el mando de la flota rusa

Pero el 31 de mayo se encontró de pronto con toda la flota alemana de alta mar del almirante Reinhardt von Scheer dispuesta en línea de combate, cerca de la península de Jutlandia, en Dinamarca.

Había caído en una estratagema del almirante germano, tendiente a atraer la flota británica y batirla por partes. Sin embargo, los servicios de inteligencia británicos ya habían informado de esto al Almirantazgo, el cual alcanzó a prevenir la maniobra a tiempo. Así, a las pocas horas de trabado el combate, con serias pérdidas para los ingleses, se presentó el grueso de la flota del almirante Sir John Jellicoe, que intentó cortar la retirada de la escuadra alemana.

Con la llegada de Jellicoe, las fuerzas germanas fueron agobiadas por la gran superioridad numérica de la flota británica y debieron retirarse a sus bases, amparándose en la obscuridad de la noche. Las pérdidas alemanas consistieron en un crucero acorazado, un crucero pesado, cuatro cruceros ligeros y cinco destructores, con 2.545 bajas humanas; las inglesas, en tres cruceros acorazados, tres cruceros de batalla y ocho destructores y torpederos, y 6.097 hombres.



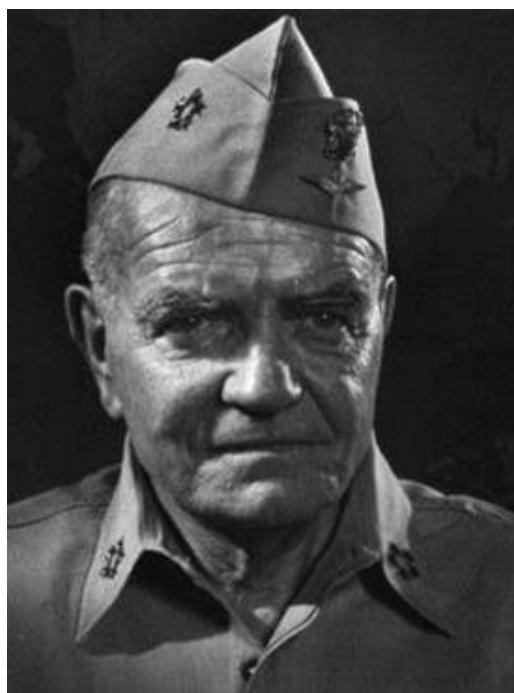
Izquierda: VON TIRPITZ. Ministro de Marina de Alemania, considerado uno de los grandes estrategas. Derecha: JISABURO OSAWA. Protagonista del plan "Sha" en la batalla de Leyte. Su propósito era alejar del golfo al almirante Halsey. Pero el plan falló.

BATALLA DEL GOLFO DE LEYTE

En octubre de 1944 tuvo lugar la mayor batalla naval de todos los tiempos, la del golfo de Leyte, en que los norteamericanos destruyeron el poderío japonés en el mar, iniciándose el principio del fin de la guerra en el Pacífico. Esta gigantesca batalla, en la que hubo más de 700 barcos empeñados en la lucha, se extendió sobre una zona de unas 500 millas cuadradas. A diferencia de las demás acciones que habían tenido lugar hasta ese momento durante la Segunda Guerra Mundial, en este encuentro se utilizaron todos los elementos ofensivos existentes, desde los submarinos hasta los aviones. Leyte fue tan decisivo como Salamina o Trafalgar, sobreponiendo en mucho a la batalla naval de Jutlandia, tanto en distancias de tiro como en tonelajes y pérdidas.

Los norteamericanos habían decidido asentar un golpe contra las Filipinas. Así, el 20 de octubre de 1944, el general Douglas MacArthur inició el desembarco en la isla de Leyte, situada en medio de las dos grandes islas del archipiélago filipino, Luzón y

Mindanao. Leyte fue elegida por considerarse que era el punto más débil de los japoneses, así como por su posición estratégica. Al expirar el día 21 de octubre, 103 mil soldados norteamericanos habían sido desembarcados con muy pocas bajas, y sólo tres barcos de guerra habían sufrido daños.



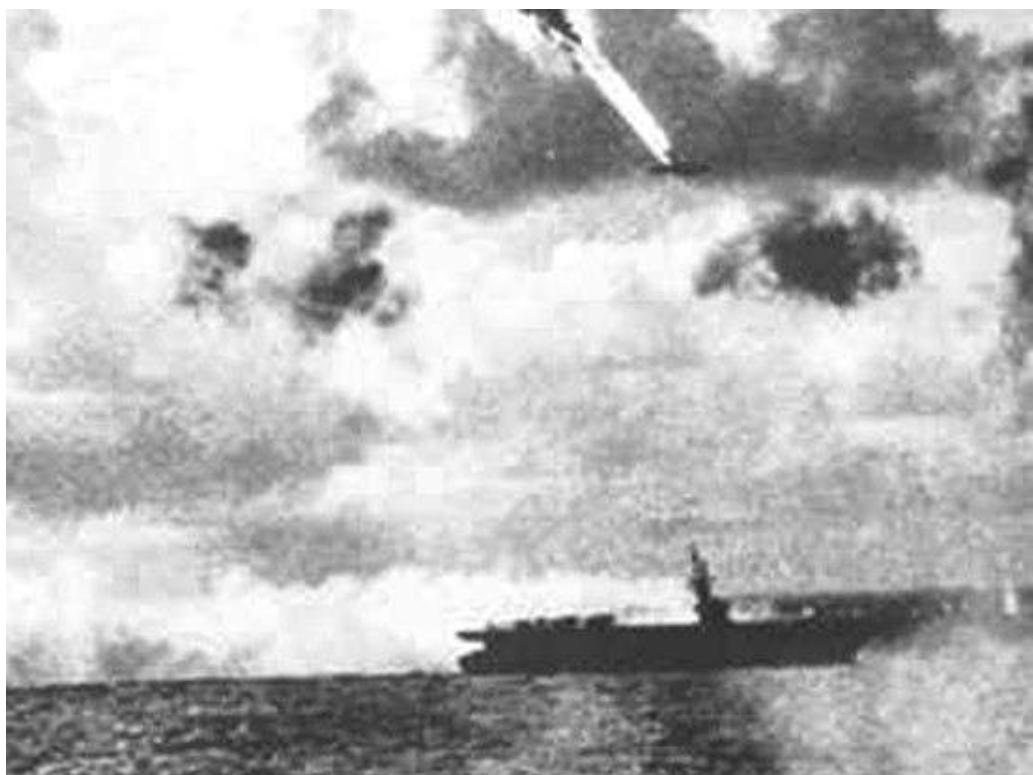
William Halsey ayudó a cumplir la estrategia japonesa, persiguiendo a Osawa. Pero los norteamericanos no estaban desprevenidos.

Pero a todo esto los japoneses no se habían dormido, decidiendo llevar a la práctica su plan "Sho", el cual no era otra cosa que un intento desesperado de destruir la escuadra norteamericana. Consistía en atraer a la flota principal del almirante William Halsey, que cubría la invasión anfibia del general MacArthur sobre Leyte, mediante un cebo que proporcionaría el almirante Jisaburo Osawa alejándose hacia el norte. Se esperaba que Halsey persiguiera a Osawa, apartándose de la isla y dando ocasión para que las fuerzas de los almirantes Takeo Kurita y Shoji Nishimura irrumpieran en el golfo de Leyte y dieran cuenta de los barcos norteamericanos allí apostados.

La primera parte del plan "Sho" resultó bien para los japoneses, pues Halsey se empeñó en la persecución de Osawa, retirándose del teatro de operaciones de Leyte. Pero el éxito de su misión le costó al almirante japonés algo caro, ya que le

significó la pérdida de cuatro portaaviones, un crucero y dos de sus cinco destructores. Sin embargo, el objetivo de alejar a Halsey se había cumplido.

La segunda fase del plan no se dio, en cambio, como los japoneses esperaban. Los norteamericanos habían tomado sus providencias, patrullando todos los accesos a Leyte, y apostando seis acorazados y ocho cruceros en la desembocadura del golfo.



LA MAYOR BATALLA: En el golfo de Leyte lucharon más de 700 barcas, además de todos los elementos ofensivos existentes.

Asimismo, otras unidades navales se encontraban diseminadas en las cercanías. De este modo, el plan "Sho" se convirtió en una trampa contra sus propios autores.

Entre los días 24 y 26 de octubre de 1944, Leyte se transformó en el escenario de una serie de impresionantes combates, que constituyeron la mayor acción bélica naval jamás librada. El poderío del Japón en el mar, que arrancaba desde los días de Tsushima, fue completamente aniquilado, al ser destruida la casi totalidad de su poderosa flota. No obstante, en un momento de la batalla los japoneses estuvieron a punto de erigirse en vencedores, cuando el almirante Kurita amenazó con penetrar al golfo de Leyte y destruir la flota anfibia de MacArthur.

Sin embargo, inexplicablemente no lo hizo, y con ello perdió la oportunidad de lograr una gran victoria. Creyendo equivocadamente que Halsey regresaba con fuerzas abrumadoras, se retiró, siendo más tarde puesta fuera de combate su flota por los bombarderos enemigos desde el aire.

En cifras, la batalla de Leyte significó para el Japón la pérdida de 3 acorazados, 4 portaaviones, 10 cruceros, 9 destructores y 1 submarino; contra 3 portaaviones, 3 destructores y 1 submarino que perdieron los norteamericanos.



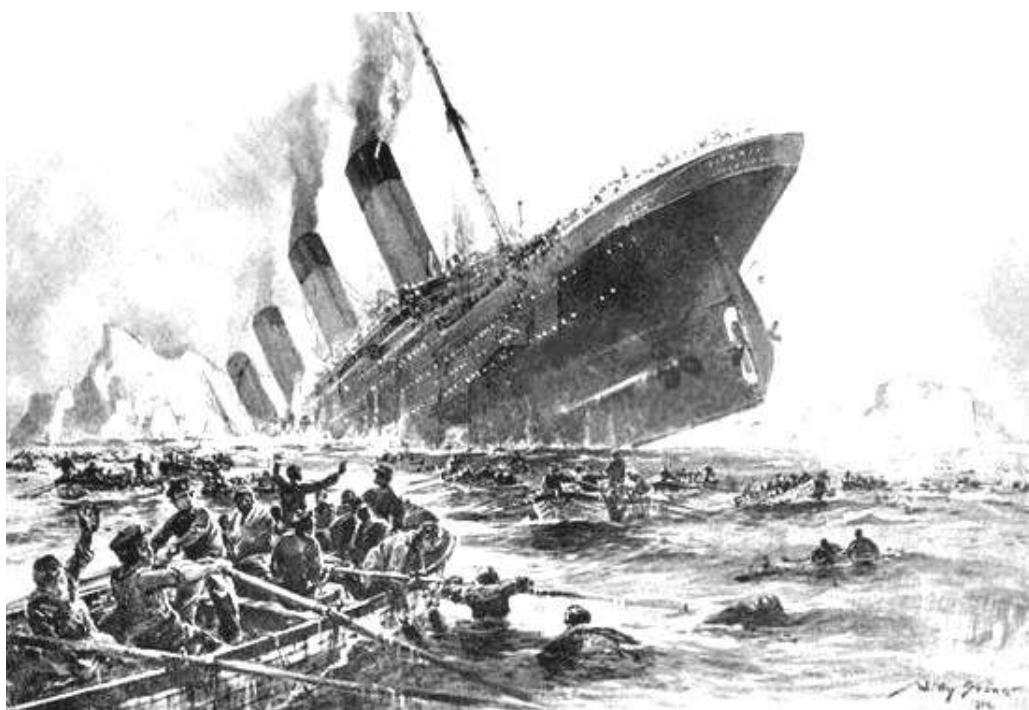
Los norteamericanos decidieron asentar un golpe contra las Filipinas, para la cual eligieron Leyte, el punto más débil de los japoneses. Allí desembarcaron 103 mil soldados.

Entre los barcos hundidos a los japoneses figuraron el "Musaschi" y el "Yamamoto", verdaderos gigantes del mar que empequeñecían a todos los demás buques de guerra a flote, y que por mucho tiempo habían constituido un enigma para los servicios secretos, con sus 69.500 toneladas de desplazamiento y sus poderosos cañones de 18 pulgadas.

Capítulo 12

LOS QUE NO VOLVIERON

El "Titanic" fue el más connotado naufragio, pero en ningún caso el más importante en pérdidas humanas.

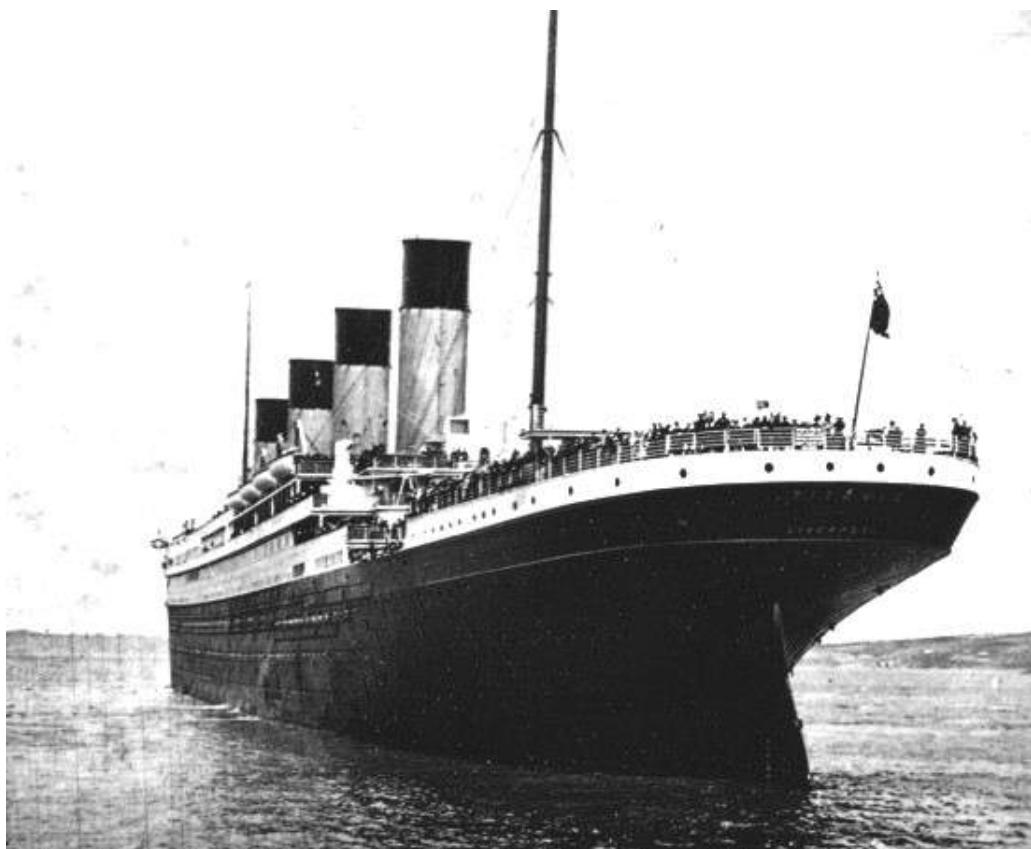


VISIÓN DE HORROR. Un dibujo de la época registró el hundimiento del "Titanic" en el que perdieran la vida mil 513 de los dos mil 224 pasajeros.

Las páginas de la historia de la navegación están tan teñidas de gloria como de horror. Las palabras fuego, icebergs, torpedos enemigos, explosión, tormenta, pueden cobrar en segundos un significado mortal a bordo de un barco. Centenares de veces ellas han dejado truncos los sueños de miles de emigrantes, las ansias de placer de grupos privilegiados, la audacia y el coraje de un conquistador de nuevas rutas, la huida hacia la libertad de los esclavos de un régimen. Sobre distintos escenarios cada naufragio repite idénticas escenas de pavor: despedidas, saltos mortales al océano, la bendición del capellán a bordo, el suicidio de un capitán. Pero también cada naufragio tiene su sello propio, como el sello de la muerte de cada ser humano.

EL "TITANIC" Y EL ICEBERG DE LA MUERTE

Damas elegantemente vestidas; diademas, gargantillas y anillos fulgurantes; capas de piel; caballeros con relojes de oro. La cubierta clase A del "Titanic", el poderoso y espectacular transatlántico recién fletado por la White Star Line y que cumple su cuarta noche de navegación en un viaje inaugural, entre Inglaterra y Nueva York, parece un castillo encantado.



CONMOCIÓN MUNDIAL. La fotografía, tomada de la primera página del diario "La Nación", de Buenos Aires, anuncia la tragedia del vapor "Titanic".

Mientras los adultos charlan en cubierta, escuchando le música orquestada, los más jóvenes juegan bridge en el Café Parisién, situado bajo la cubierta B. En la cocina, los maestros ultiman detalles preparando los menús del día siguiente y en los comedores ya vacíos, los chefs comentan la exquisitez de las damas y la prepotencia de más de alguno de sus pasajeros, entre los que figuran la flor y nata de la sociedad neoyorquina y europea: los Astor, los Guggenheim, los Sleeper, industriales, banqueros, editores, nobles...

A las 11.10 de la noche de ese 14 de abril de 1912, cuando muchos, especialmente los pasajeros más ancianos, se han retirado a sus camarotes, un golpe continuado y sordo estremece el barco. Alguien recordó el terremoto de San Francisco; una señora dijo sentir "como si el dedo de un gigante hubiera rozado el costado del barco"... "Fue apenas un crujido", señaló un joven estudiante. Los pasajeros de clase B y C sintieron un *desgarrón*. Las impresiones fueron tantas y tan distintas como los diversos compartimientos del transatlántico, pero nadie, absolutamente nadie, sintió terror.

—*Chocamos con un iceberg* —gritó alguien. La noticia se expandió de boca en boca por el barco. Algunos curiosos subieron a cubierta y un jovencito pidió alegremente a un mozo: "*Whisky con hielo de iceberg, por favor...*" Algunos trozos de hielo cayeron sobre el barco y los pasajeros se los tiraban unos a otros, con envidiable humor.



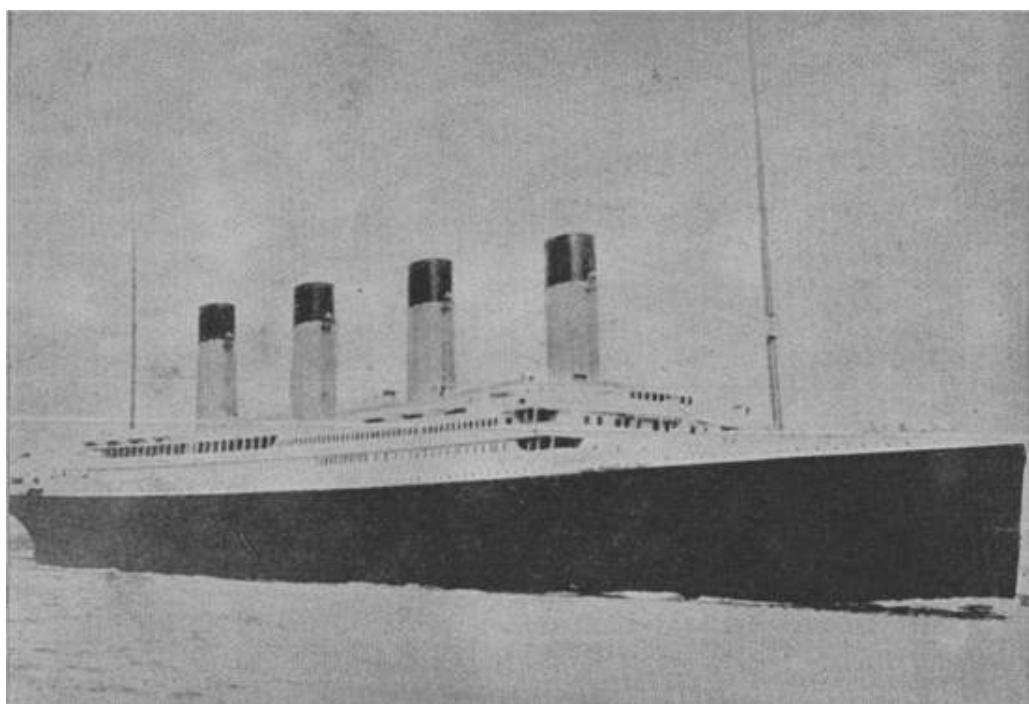
A LOS BOTES. El capitán del "Titanic" fue obedecido, y los náufragos, salvados por el "Carpathia"

Pero el humor no era compartido por el capitán ni la alta oficialidad del

transatlántico. A las 12.15 de la noche, el telegrafista recibió la orden de lanzar las letras "CQD", llamada de urgencia de aquella época, y luego agregar "MGY", que identificaban al "Titanic". Una y otra vez, por seis ocasiones consecutivas, el telegrafista Phillips repitió la llamada.

El único barco que se encontraba cerca era el "*California*", pero el operador estaba agotado esa noche y cerró el transmisor a las 11.30 PM.

Ni timbres, ni campanas, ni sirenas. La misión era no asustar al pasaje y sólo tripulantes recibieron orden de recorrer el barco y pedir a los viajeros que subieran a cubierta. Las reacciones fueron disímiles; algunos se vistieron como para "un viaje al Polo", otros salieron en camisones, cubiertos por abrigos de pieles; la Sra. Bishop abandonó 11 mil dólares en el camarote, pero más tarde mandó devolverse a su esposo y recoger su manguito; alguien se llenó los bolsillos de la chaqueta con pesados libros y un estudiante de teología se llevó sólo su Biblia. Cada clase fue fiel a su propia cubierta: la clase A se situó al centro del barco; la clase B, hacia popa; la clase C, más a pope o en punto de proa.



EN AGUAS DE SOUTHAMPTON. La fotografía corresponde al "Titanic" y fue tomada el 10 de abril de 1912. Cuatro días más tarde, la terrible tragedia de su naufragio conmovió al mundo entero.

División social a la hora de la muerte, musitó para sí mismo más de alguien. Entretanto, el director de la banda, Wallace Henry Startley, reunió a sus hombres y empezó a llenar el aire con música ligera. Nunca los sobrevivientes de la tragedia se pusieron de acuerdo sobre qué piezas tocó la banda de Startley.

Entretanto, llegaron las primeras respuestas a las llamadas de auxilio. El vapor "Frankfort", de la Norman German Lloyd... El "Virginian", de la Allan Line. Pero las respuestas eran: "Ok... esperamos". Cuando el telegrafista del "Carpathia", que estaba a distancia visible del "Titanic", volvió a su puesto, sintió ganas de charlar y preguntó al teletipista del "Titanic" si sabía algo de unos mensajes privados que iban a pesar desde Cap Race.

—*Vengan en seguida aquí*, fue la respuesta del teletipista Phillips, y dio la ubicación del "Titanic": 41.46 N, 50.14 W.

El telegrafista del "Carpathia" vaciló un segundo: "Si, vamos rápidamente", dijo en seguida.

Entretanto, en cubierta se empezaban a bajar los primeros botes salvavidas. Mujeres y niños adelante..., los hombres, atrás. Empezaron las escenas de miedo; esposos que se despedían, mujeres histéricas, que resbalaban o se negaban a subir. Seis marineros bajan al interior del "Titanic" para abrir los portalones de las cubiertas inferiores y no regresar nunca. El matrimonio Strauss, muy anciano, decide no separarse y esperar "lo que sea" juntos. Tranquilamente, se sientan en cubierta.

—*Pónganse los salvavidas... Suban a los botes... No demoren...*

Las órdenes se suceden vertiginosamente. Los botes descienden al océano negro. El "Carpathia" se acerca, pero demora... El "Titanic" se empieza a sumergir... El resto son fantasmagóricas visiones de horror y muerte. Todas ellas pueden resumirse en una sola cifra: 1.513 de los 2.224 pasajeros que iban a bordo perdieron la vida. Los salvados fueron izados al "Carpathia".

La imaginación creó anécdotas legendarias en torno a los hechos, pero hubo detalles macabramente reales, como que un magnate subió al bote salvavidas su perro pekinés y una señora se quejaba de haber perdido su bate de encajes. Salvador Guggenheim, prominente personaje, se puso su traje de etiqueta para esperar la muerte.

EL "JEANNETTE": MUERTE CAMINO AL POLO

El 12 de junio de 1881, en un punto desconocido, apenas superada la latitud 74°, más allá de la Tierra de Wrangel, entre los hielos pre-polares, muere, aprisionado por casquetes helados, un barco histórico. Grietas dilatadas en las salas de máquinas, los mástiles caídos por encima del puente, la chimenea hundirla. El espectáculo es dantesco. El "Jeannette", el antiguo yate inglés que el expedicionario George Washington de Long había rearmado y remozado para acometer un intento de llegar al Polo Norte, era destrozado por el frío abrazo de los icebergs.

Un poco más allá, y siempre desde la superficie helada, los naufragos del "Jeannette" bromeaban, reían y escuchaban la música que la boca de uno de sus compañeros arrancaba de una armónica. La "fiesta" parecía irreal y grotesca; pero el capitán De Long, con el corazón quebrado de dolor, los comprendía. Habían vivido un año y medio... presos en el interior del barco. Salir de allí, aunque fuera forzados por tan amargas circunstancias, y encaminados, seguramente, a la muerte, era un transitorio alivio.

En segundos, como viendo la retrospectiva de su propia vida, De Long evocó el inicio de la expedición; el apoyo financiero, dado por James Gordon Bennet, director del "New Herald", de Nueva York, ese periodista visionario que también había enviado a Stanley a África, en busca de las huellas de Livingstone; el remozamiento del antiguo yate inglés "Pandora", que rebautizaron como "Jeannette", para el viaje; la selección de sus tripulantes, la figura de su esposa dándole un adiós; la multitud, que abarrotaba los muelles de la Bahía de San Francisco, el 8 de julio de 1879, cuando el "Jeannette" se hizo a la mar; el franqueo del estrecho de Bering; su propio y obsesivo propósito de alcanzar el Polo Norte, sueño ahora muerto, junto con su barco, y el año y medio vivido a bordo del barco, observando el universo inquietante de las auroras boreales; oraciones de Navidad y abrazos de Año Nuevo y la dura, fatigosa tarea de mantener la confianza en el espíritu de sus hombres.

Pronto el capitán se repone. Es necesario avanzar. Tienen trineos, botes y perros. Embarcan todo en los tres botes. Navegan por un mar salpicado de pedazos de hielo. El 12 de septiembre el bote de De Long, en un hundimiento brusco del sector

donde navega, se pierde del resto. Es imposible retroceder. Es necesario seguir; seguir y rezar por los otros. El 10 de julio, un hombre, con voz entrecortada, grita: *Tierra*. Gaviotas, -pájaros bobos y hasta una mariposa confirman el anuncio. Pisan tierra firme. En el recodo de un río encuentran tres cabañas; en ellas, nada de víveres, pero sí un tablero de ajedrez. Pero la tierra no es la vida. El alimento se agota. Dos marineros, los más fuertes, deben partir en busca de auxilio. La estación rusa más próxima está a 95 millas, Casi agonizantes de hambre, caminan por milagro. Encuentran unos indígenas que no comprenden su lenguaje. De pronto, casi como un espejismo, surge la figura del mecánico jefe del "Jeannette", que comandaba uno de los botes separados por el hielo del de De Long. Los marineros, dirigidos por Melville, intentan que los indígenas los encaminen hacia algún punto a mandar un telegrama de auxilio.

El auxilio llega en pleno invierno y la mayor parte de los naufragos son repatriados. Sin embargo, el mecánico jefe y otros voluntarios permanecen allí, esperando organizar una expedición en busca de su comandante. Búsquedas desesperadas, retornos al punto de partida; en marzo de 1882 parten nuevamente. Descubren los restos de una gran fogata. Impulsado por un presentimiento, el mecánico jefe ordena remover la nieve. Allí, rígidos, con los rostros intactos, aún crispados, están los cadáveres de George Washington de Long y un grupo de sus tripulantes, Su diario estaba escrito hasta el 31 de octubre, En las últimas páginas, frases cortas, desesperadas, y un apunte minucioso de los hombres que iban muriendo.

El drama estaba consumado. George Washington de Long no volvería a conjugar otro sueño expedicionario. Se hicieron otras expediciones para buscar el tercer bote, que comandaba el lugarteniente Chips. Nunca se encontraron rastros. Los hielos guardaron el misterio.

EL "WILHELM GUSTLOFF": CRUCERO DEL HORROR

En el período de oro del hitlerismo, el gobierno nazi hizo construir numerosos barcos de lujo y entre ellos, el "Wilhelm Gustloff", destinado a las vacaciones veraniegas de 1.800 nazis, en cumplimiento de aquel programa de diversiones que se concibió bajo el slogan "***la fuerza por la alegría***". Grandes comedores, lujosos salones, sales menores de esparcimiento, los retratos de Hitler y Goering colgados en las

paredes y la bandera del III Reich presidiendo los ornamentos; todo esto y cuanto la imaginación podía concebir en el interior de un crucero era el "*Wilhelm Gustloff*", que, como el régimen que le dio vida, iba a conocer tiempos de gloria y un fin macabro.

A fines de enero de 1945, miles de alemanes, que habían seguido a las tropas nazis buscando puestos en la burocracia de los países conquistados, emprendían, igual que sus ejércitos, la retirada, con el enemigo soviético pisándoles los talones. Como manadas de animales hambrientos, entumecidos por el frío, aterrados, buscaban como vías de escape cualquier puerto, cualquier insignificante rada de pescadores. Cuatro barcos esperaban, refugiados junto a las barracas flotantes de las ciudades bálticas de Gdnya y Dantzig; uno de ellos era el "*Wilhelm Gustloff*".

A medida que los refugiados llegaban, iban penetrando al barco, pagando gruesas sumas por el derecho a subir civiles, mujeres, niños y 200 soldados heridos, llegados a última hora, penetraban como gigantescas oleadas. Ocho mil pasajeros bajaban, casi hasta hundirlo en el agua, el casco del crucero "*Wilhelm Gustloff*", cuyo capitán, temiendo que siguiera sobrecargándose su navío, se hizo hacia alta mar bajo la protección militar de un pequeño dragaminas. Pronto lo sorprendió una tormenta que aterrorizó al pasaje hacinado en el vientre del barco. Los aviones rojos zumbaban, añadiendo horror al viaje. De pronto, a las 9:15 del 31 de enero, un torpedo alcanzó el crucero. El drama fue cuestión de segundos; una violenta explosión, y el barco se empezó a hundir; un segundo torpedo destruyó el sistema eléctrico. La embarcación carenó y giró en un ángulo inmedible.

Los pasajeros intentan salir a cubierta en una carrera ciega. El capitán da órdenes a la pequeña tripulación de contenerlos, si es preciso, mediante el uso de armas. La primera andanada de balas se dispara al aire; la multitud sigue pechando; se dispara a los cuerpos. Inútil, la muchedumbre pisotea los cadáveres de los caídos **y se lanza sobre los tripulantes armados.**

Algunos resbalan por cubierta **y caen**; otros -saltan a las aguas heladas **y...** a la muerte segura. Los botes salvavidas se atascan; los pasajeros tiran de las cuerdas, éstas se cortan y hombres, mujeres **y niños caen al agua.** El capitán lanza cohetes luminosos pidiendo auxilio, e intenta controlar al menos a los grupos que quedan. Como por milagro, el "*Wilhelm Gustloff*" permanece aún 30 minutos sobre la

superficie, apenas hundido. Una lancha torpedera alemana, el TB 36, comandada por el capitán Hering, y un crucero de diez toneladas, el "*Admiral Hipper*", observan las luces de auxilio.

Sólo la primera embarcación se arriesga a aproximarse, aun desafiando los torpedos enemigos. En una maniobra heroica se alcanza a echar las redes y a alzar a todo aquel **que parece vivo**. La proximidad de los torpederos enemigos obliga, sin embargo, al TB 36 a alejarse. Más tarde, un barco hospital de la Cruz Roja recogerá a otros novecientos náufragos.

No había estadísticas ni listas de pasajeros. Pero la cifra más aproximada estableció que unas siete mil personas encontraron la muerte. Siete mil, entre hombres desarmados, mujeres, niños y soldados heridos. El hundimiento del "*Wilhelm Gustloff*" ha sido el peor desastre marítimo del mundo y uno de los más grandes crímenes de guerra...

"NORTHFLEET", "BORISTENES" Y "EL PRINCIPE": TRES HORRIBLES TRAGEDIAS

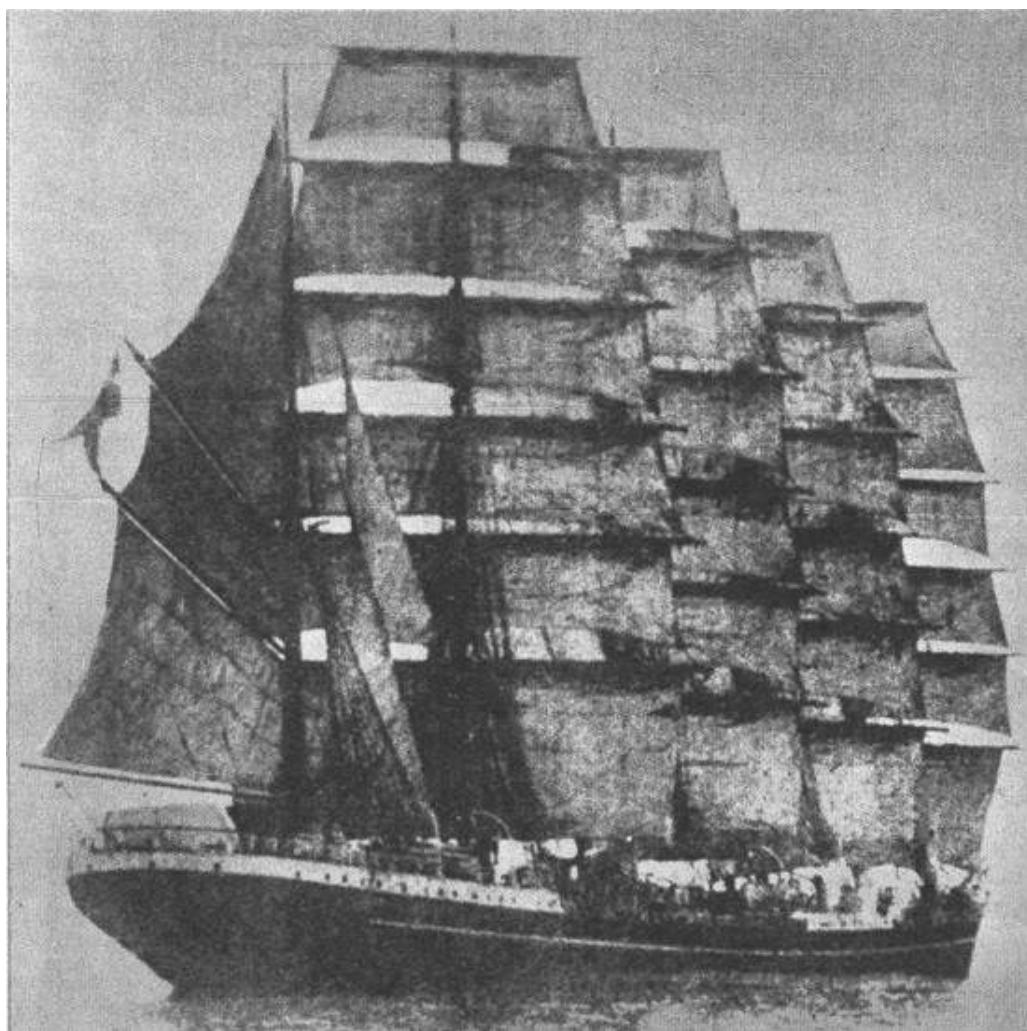
El 22 de enero de 1872 el "Northfleet" pasó por ojo cerca de Douvres. Era un barco de emigrantes de 750 toneladas, que transportaba a Hobart-Town a unas 350 personas, en su mayoría mujeres y niños y apenas 40 varones. El capitán del barco no alcanzó a subir a bordo, retenido por una orden judicial, citándolo como testigo de cargo en un juicio común; en estas circunstancias asumió el mando del barco el segundo de a bordo.

Aunque la vida en el barco era incómoda y dura, los 350 pasajeros parecían animados con la perspectiva de llegar a una nueva tierra y reiniciar su vida, conquistando los lugares "prometidos". Eran gente modesta **y** escasamente culta, pero dotadas del coraje de vivir.

De pronto, todos estos sueños terminaron abruptamente. Cerca de la **bahía** de Dungueres, un barco, cuya matrícula jamás se conoció, chocó al "Northfleet", partiéndolo.

Gritos, sollozos, trepidar de maderas, agua **y** oraciones. Después de ordenar el lanzamiento de cohete de auxilio, el capitán intenta organizar el salvataje. Tomando su revólver, amenaza con disparar a quienes no sigan con calma sus

instrucciones. Los botes salvavidas se bajan..., las amarras de algunos se cortan con la prisa... Una chalupa se llena con unas diez personas, en su mayoría mujeres... El navío se hunde vertiginosamente; un cargamento de ríeles apresura su zozobra.



EN EL ATLÁNTICO. Las aguas del océano devoraron al cinco palos danés "Copenague", hermosa nave que pereció, igual que muchas, sin dejar rastro.

El "City **of** London", un carguero que observa las señales, se aproxima. Mucho más tarde, al momento de hacerse el balance, se comprueba que sólo 85 personas se han salvado. Una de ellas es una niña, que ignora su propio nombre y cuyo padre la había embarcado para que su madre la recibiera al término del viaje. La pequeña nunca fue reclamada.

Una historia aun más dramática es la de "*El Príncipe*", que al mando del capitán M. Morin salió de la rada de Lorient con destino a Ponchidery, en un fatídico viaje en 1752. El 26 de julio del mismo año, una voz gritó con desesperación: ***¡FUEGO!*** Ochenta tripulantes intentan de inmediato poner orden entre los 300 afligidos pasajeros. El capitán ordena botar al mar una canoa, que impide las labores de salvataje, y de inmediato se lanzan al agua tres hombres y un maestro del barco, apoderándose de la embarcación y alejándose con ella. Las intimidaciones del capitán de nada valen. Entretanto, las llamas abrazan el barco, salen por las escotillas y presentan un espectáculo dantesco.

El capellán imparte la bendición a cada mujer, cada hombre y cada niño. Uno a uno, o en grupos, de cualquier manera. Para ahondar más la tragedia, el fuego hace saltar las balas de los cañones y éstas siegan la vida a un inmenso grupo de gente. La canoa raptada, tras alejarse unos metros, vuelve. Otras seis personas suben a bordo. En seguida se **aleja...**

Quienes subieron e la canoa fueron los únicos que salvaron con vida. Navegaron ocho días y ocho noches y una mañana arribaron a la Bahía de Tresson, en la costa brasileña. El capitán, su tripulación y 290 pasajeros se perdieron entre **el** fuego, el agua y las balas de los cañones **de** "*El Príncipe*".

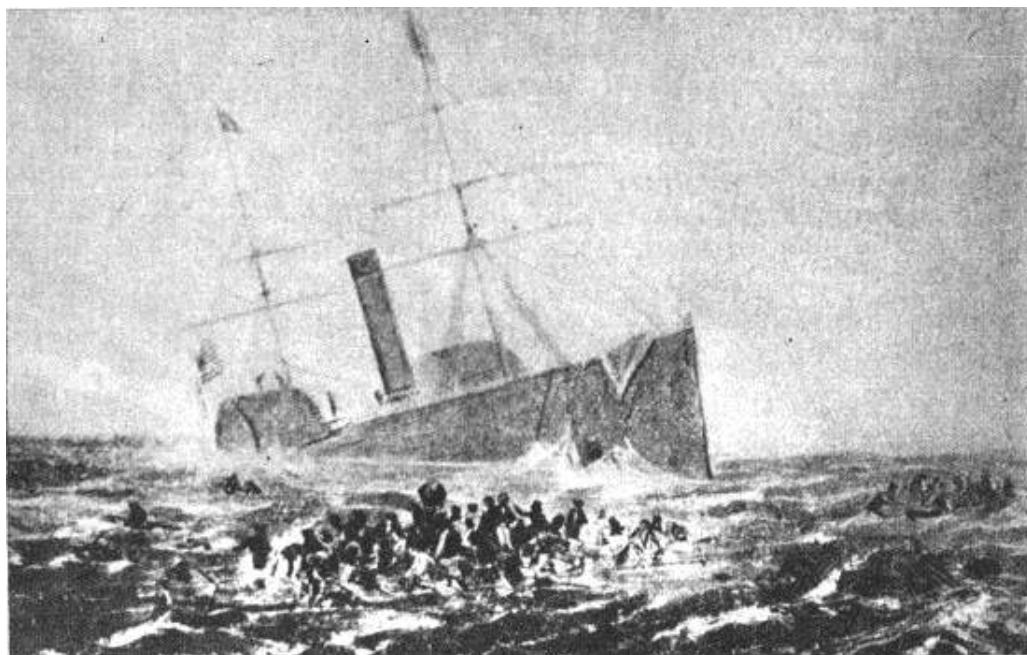
Escenas tan dramáticas como las anteriores, pero sin el fantasma del fuego, fueron las vividas por los pasajeros del mercante "*Borístenes*", que el 15 de diciembre de 1866 tocó un arrecife, partiéndose en dos, en un punto desconocido, próximo a Oran. Pero un grupo de 70 pasajeros logra saltar a la roca con que el buque ha chocado y se salvan...

Las horas vividas allí son macabras... Cuando las olas devuelven algún cadáver de quienes eran sus compañeros de viaje, los naufragos les desprenden los zapatos o la ropa para cubrirse. Una mujer intenta inútilmente sujetar en sus brazos a su pequeña, que la marejada intenta arrebatarle. "Muramos juntas, entonces", grita... y nadie puede siquiera intentar detenerla cuando se suelta de una barandilla para dejarse arrastrar por el mar.

Una barca de coraleros españoles los encuentra, finalmente... Pero es un grupo pequeño, la mayoría de los pasajeros del "*Borístenes*" ha muerto.

UN SIGLO DE NAUFRAGIOS

Entre 1867 y 1967, la historia de la navegación registra medio centenar de grandes naufragios, cuyo número de víctimas oscila entre 259, el menor, y 3.400, el mayor, incluidos algunos de los mencionados con anterioridad; los escenarios más propicios han sido los mares ingleses, japoneses y chinos.



El hundimiento del vapor "Arctic".

Algunos se mantuvieron por semanas como noticia de primera página en los diarios de la época; otros, no menos importantes, fueron postergados al parrafeo, por acontecimientos más gravitantes, como los relacionados con la Primera o la Segunda Guerra Mundial, los inicios de la carrera espacial o los relatos de las tragedias aéreas, que desplazaron los desastres marítimos en la preferencia o el interés del público lector.

Dos naufragios de ese centenar, consignados nerviosamente por las agencias noticiosas, pueden narrarse mediante una simple síntesis de los cables distribuidos a todo el mundo.

NUEVA YORK, 15 de junio de 1904:

—Se dan nuevos detalles de la catástrofe ocurrida al vapor "*General Slocum*", que asume ahora proporciones verdaderamente horrorosas y marca un triste record en los siniestros marítimos en los últimos tiempos. Han perecido quemadas o ahogadas más de 600 personas, en su mayoría mujeres y niños. El siniestro ocurrió a la vista de Hill Gate, poco después de las 10 de la mañana...

—El cálculo que se había hecho por la policía sobre el número de las víctimas ha quedado tristemente corto. Los cadáveres siguen siendo arrojados a tierra por las aguas del río y el mar cercanos. A las 8 de la noche han sido rescatados 400 cadáveres, de las bodegas y los salones del vapor y de las aguas; 130 cadáveres fueron llevados a la Morgue, que dista una milla del punto donde partieron los excursionistas, que en su mayoría habitaban ese mismo barrio. Un comisario de policía, varios inspectores y 600 policías recorren el río en vaporcitos, para recoger los restos de las víctimas.

—El presidente de la compañía de vapores a que pertenecía el "*General Slocum*" dice que el incendio estalló en unos fardos de pasto seco que habían llevado los excursionistas. Iban a bordo 1.200 personas, entre ellas, muchos miembros del directorio de la Sociedad de Excusiones Cristianas...

—El pánico que se declaró al advertirse el incendio impidió a la tripulación echar los botes al agua. En un momento, la mayor parte de las mujeres y niños saltaron a las aguas, enloquecidos de terror, para salvarse de las llamas. Cuando el capitán comprobó que sus esfuerzos eran inútiles para dominar a los pasajeros, lanzó el buque a encallar al sur de Brother Island...

—Los que se arrojaron al agua encontraron muerte segura; los que permanecieron a bordo fueron salvados por remolcadores y llegaron vivos a tierra...

—Algunos pasajeros sobrevivientes declararon que los botes salvavidas estaban podridos...

—La policía detuvo el capitán y a la oficialidad, pero al verificarse que habían obrado cuan correctamente pudieron, fueron puestos en libertad...

—Un cálculo final indica que en la tragedia del "*General Slocum*", hundido en el río San Lorenzo, el 15 de junio de 1904, perecieron 1.030 personas.

TOKIO, 27 de septiembre de 1954:

—Alrededor de mil personas fueron dadas por perdidas esta noche y posiblemente ahogadas, cuando un violento tifón volcó a un enorme ferry-boat, frente a la isla de Hokkaido, al norte de Japón.

—La Junta Japonesa de Seguridad Marítima dijo que se habían rescatado 442 cadáveres; había 544 desaparecidos y 155 sobrevivientes...

—El servicio de noticias de Kyodo dijo que a bordo del "*Togu Maru*", de 4.300 toneladas, iban 1.141 pasajeros, cuando fue volcado por una gigantesca ola en el puerto de Hakodate. 400 cadáveres fueron arrojados a la costa por las olas, 42 personas fueron aplastadas por los vagones de ferrocarril que transportaba el barco y que se soltaron y estrellaron contra la cubierta...

—En total, hay 56 norteamericanos dados por desaparecidos, en su mayoría, soldados con sus familiares. El número total de muertos puede ser mucho mayor, a causa de los accidentes que sufrieron también otros barcos. Se dijo que otros cuatro barcos grandes de carga, todos japoneses, se hundieron a raíz de la violenta tormenta que azotó, este fin de semana, el estrecho de Taugaru.

Capítulo 13

LOS QUE DESAFIARON EL MAR

Algunas de las historias más notables de aventureros que se internaron en el océano y triunfaron, o dejaron la vida en el intento. Robinson Crusoe: naufrago sin naufragio.



"KON-TIKI", Fue construida con nueve troncos unidos con cuerdas de cáñamo; cabina de bambú y dos mástiles, sosteniendo una vela cuadrada.

Las grandes aventuras, las que culminan con hazañas extraordinarias como las de Colón, Marco Polo, Magallanes y, en nuestros días, la de exploradores como Thor Heyerdahl o de aquel intrépido puñado de navegantes solitarios, entre los que se cuenta Sir Francis Chichester, no son únicamente producto de la casualidad. Aun cuando se originen muchas veces en un hecho fortuito, no comienzan en realidad sino cuando el hombre, decidido a apostar su porvenir, su dignidad y hasta su vida, lanza su desafío. Hermana del azar, la aventura no acepta límites ni previsiones. Sólo algunos seres extraordinarios son capaces de cumplirlas. Los impulsan diversos

motivos: fundamentalmente el amor al peligro y el ansia de explicar lo desconocido. El mar ha sido testigo y escenario de innumerables gestas heroicas, arriesgadas exploraciones e interminables travesías.

LOS NAVEGANTES SOLITARIOS

El primer hombre que navegó solo alrededor del mundo fue Joshua Slocum, un viejo marino profesional que había estado en el mar desde los 10 años. Tenía 51 cuando emprendió su travesía, a bordo de un velero acondicionado por él mismo, el "Spray" ("Espuma"), de 36 pies, 9 pulgadas de eslora, 14 pies con 2 pulgadas de manga y 4 con 2 pulgadas de puntal.



EL "SPRAY". Velero en el que partió Joshua Slocum dispuesto o dar la vuelta al mundo con elementos rudimentarios y escasas provisiones.

Zarpó un día 1 de julio de 1895 dispuesto a emprender un viaje alrededor del mundo, contando con elementos muy rudimentarios y escasas provisiones. La soledad, en los comienzos, le fue dolorosa. Para paliarla, adoptó la costumbre de

hablar solo, dándose encargos y contestándolos. Además, cantaba como un sereno, al tomar la altura meridiana del sol. Al cabo de unos meses, esta sensación de soledad pasó, pero Slocum continuó gritando y respondiéndose órdenes disciplinadamente.

Los periódicos de la época informaron con profusión acerca de la travesía de aquel viejo y tozudo marino. En cada puerto, el "Spray" era objeto de calurosas recepciones y su dueño cobraba por visitar la embarcación. Con el dinero así reunido financiaba la siguiente etapa de su viaje. Durante tres años, tiempo que duró la travesía, Joshua Slocum estableció un record aún no batido en distancia y número de lugares visitados. Corrió un sinfín de aventuras, con intervención de piratas, indios y tormentas.



LOS NAVEGANTES.- El 28 de abril de 1947 partieron desde Callao los seis hombres dispuestos a descubrir la relación entre el pasado polinésico y americano del sur, en la "Kon-Tiki".

Todo este material lo incluyó; en sus "Memorias", pero el viejo lobo de mar no pudo permanecer nunca más durante un período largo de tiempo en tierra firme. Se transformó en una especie de nómada del mar. Catorce años más tarde, siempre a bordo del "Spray", zarpó de Bristol, Rhode Island, con el propósito de navegar el río Orinoco, en Sudamérica. Nadie volvió a ver a Joshua Slocum ni a su embarcación. El destino de este primer navegante se ha repetido con frecuencia entre los solitarios que se aventuran en el mar. Muchos experimentados y viejos marinos encuentran su final en las inmensidades oceánicas. El último de ellos, un norteamericano, William Willis, de 75 años de edad, desapareció mientras intentaba cruzar el Atlántico, partiendo desde Nueva York. Se dice que el marino navegó a la deriva durante varios días, a bordo de su yate "*Pequeñito*". Empleó sus últimas horas tratando de reparar su mástil roto. Mientras trabajaba se desató una nueva tormenta y una ola le arrojó al Atlántico Norte.

CHICHESTER, EL VICTORIOSO

"Si tuviera que empezar de nuevo no lo haría, pero puesto que ya empecé seguiré basta el final", declaró Francis Chichester en Sydney, Australia. Esta fue la única escala realizada en su travesía alrededor de la Tierra. Había cumplido la primera parte de ella viajando ciento siete días, desde su partida, en Plymouth, el 27 de agosto de 1966. Su pequeña embarcación, "*Gypsy Moth IV*", velero de 16 metros de largo, completó la vuelta al África, sufriendo algunos desperfectos en su exigua nave.

Aun le faltaba el tramo más difícil. Reparó la embarcación y reinició el viaje el 29 de enero, continuando en dirección este. Casi dos meses más tarde, el "*Gypsy Moth IV*" debió enfrentar el siempre desconocido Cabo de Hornos, sepultura de innumerables barcos desde la primera travesía hecha por Magallanes.

Viajando con vientos que soplan a velocidad de cuarenta nudos, Chichester venció el Cabo de Hornos. Al concluir su proeza, el 21 de marzo de 1967, estaba totalmente agotado.

Continuó la navegación hacia el Atlántico Sur, camino de los icebergs. Luego enfiló hacia el norte con vientos favorables en el trópico y calmos en las Islas Azores, para definitivamente acercarse a Europa y entrar en el Canal de La Mancha. El ex

buscador de oro en Nueva Zelandia, piloto de bombardeo durante la Segunda Guerra Mundial, ex instructor aéreo y posteriormente navegante solitario, que por seis veces consecutivas atravesara el Atlántico sobre un velero, fue recibido en el mismo puerto en que iniciara el viaje por 250.000 personas, que lo vitoreaban, mientras numerosos aviones sobrevolaban la embarcación y los barcos fondeados en la bahía atronaban el aire con sus silbatos.



A BORDO DEL "GYPSY MOTH". Sir Francis Chichester partió en un velero de 16 metros de largo, desde Plymouth, y allí regresó, siendo recibido por 250 mil personas, que lo vitorearon. En el grabado se le ve en el momento de su llegada.

El noble inglés se había convertido en héroe nacional de su país, a los 65 años de edad, luego de este viaje de 226 días, solo en el océano y habiendo cubierto 30.000 millas marinas sobre los mares más bravos del planeta. Su hazaña despertó tal entusiasmo que los sobrios periódicos ingleses llegaron a compararlo con el almirante Nelson.

NÁUFRAGOS SIN NAUFRAGIOS

"Era el único sobreviviente y este privilegio hubiera tenido que darmel coraje; no obstante, a medida que reflexionaba en mi aventura, sentía disminuir mi alegría y hallaba que, lejos de estar en condiciones de felicitarme por mi suerte, era preciso reconocer que mi situación resultaba terrible. Estaba completamente mojado y carecía de ropas secas; tenía hambre y no había qué comer; tenía sed y no había qué beber; me sentía débil y sin nada para fortificarme; no veía otra perspectiva que la de morir de hambre o ser devorado por bestias feroces". Así describió Daniel Defoe el naufragio de Robinson Crusoe, El periodista y publicista inglés, que había vivido casi en el anonimato, logró inmortalidad al novelar un hecho contemporáneo relacionado con el mar.

Fue a comienzos del siglo XVIII: el piloto de un barco corsario inglés, Alexander Selkirk, tocó con su embarcación el "Cinque Port", la Isla de Juan Fernández, en septiembre de 1704, para recoger a dos marineros abandonados por accidente meses antes. Juan Fernández era entonces un lugar sólo visitado por piratas y corsarios. Selkirk, hombre de carácter difícil, había tenido dificultades con el capitán de su barco, Thomas Stradling, y solicitó ser desembarcado en la isla. El capitán aceptó la petición, pero el subalterno, al recorrer parte de la isla, echó pie atrás. Stradling impidió el regreso e hizo lanzar los efectos personales de Selkirk a la isla, alejándose de la costa. Durante cuatro años y cuatro meses vivió innumerables aventuras, muchas de las cuales han sido reproducidas por Defoe. Se alimentó cazando cabras salvajes y cubriéndose con sus pieles. Construyó una rústica choza, pero no tuvo otra compañía que los animales y la naturaleza. Fue rescatado en enero de 1709, continuando con su vida de corsario, alternada con el comercio y relatando su aventura solitaria, tarea en que lo encontró la muerte en 1721.

UNA PRUEBA CIENTÍFICA

Una estadística de 1950 señalaba que anualmente mueren víctimas del mar más de 50.000 náufragos. El científico francés Dr. Alain Bombard se empeñó en demostrar su teoría de que un náufrago puede subsistir durante meses a bordo de una chalupa o de una balsa, sin alimentos ni agua. Para ello inició una extraordinaria aventura.

Fue en 1952; en un bote-balsa neumático: "*Hérétique*", de cuatro metros de largo por 1,90 de ancho, comenzó la travesía del océano Atlántico, que debía culminar en su llegada al mar de las Antillas. En su diminuta embarcación, el "náufrago" llevaba un arpón, algunas redes de estameña, sedales con anzuelos, elementos que le permitirían obtener del mar los alimentos para subsistir.

En un intento de reproducir más fielmente las condiciones de los náufragos más abandonados, el doctor Bombard decidió no utilizar el material de pesca. Torció la punta de su cuchillo, atándolo en el extremo de un remo. Logró así arponear un pez dorado, escribiendo en su diario de viaje:

"Estaba a salvo, poseía alimentos, bebida, cebo y anzuelo; podría comer y beber a discreción". Fue así que el pérculo (pieza lateral de los peces más grandes) le sirvió de magnífico anzuelo natural. Para el científico, comer y beber se resumía en una sola acción, ya que su alimento diario consistía en una jugosa pasta de pescado triturado.

Dos meses duró la travesía. En ellos, Bombard enfrentó ballenas, tiburones, peces espadas y tempestades. Su peso disminuyó en 25 kilos. Durante tres semanas, por ausencia de lluvias, no bebió ni una gota de agua dulce. Al volver a Europa dio a conocer esta experiencia en su libro "Naufragio Voluntario", donde señaló: *"Un hombre, aun cuando crea haber llegado al fondo de la desesperación, puede siempre encontrar la fuerza que le permita continuar y levantarse nuevamente"*.

HACIA LA BÚSQUEDA DEL ORIGEN

Antiguas civilizaciones, ubicadas en distintos lugares de la Tierra, han dejado monumentos, objetos, artefactos, cuyo origen resulta desconocido aun en nuestros días. ¿Quién construyó los moais de Isla de Pascua? ¿Por qué en Nueva Zelanda y Samoa, por ejemplo, en época pasada, los profesores indígenas enseñaban a través de un sistema de nudos o cuerdas entrelazadas, que servían de ayudamemoria? ¿Por qué a su vez los nudos o quipus constituían el sistema de cifra matemática y de escritura en los antiguos incas? ¿Por qué hay coincidencia entre la cerámica y esculturas polinésicas con las de los antiguos pueblos de América del Sur? Estas incógnitas han determinado, por una parte, largos estudios y enunciación de teorías en el cuerpo científico y, por otra, aventuras marinas, tendientes a desentrañar tan

lejanos misterios.

La búsqueda de la relación entre el pasado polinésico y americano del sur llevó a un noruego, Thor Heyerdahl a sostener, en la década del 40, que existiría una identificación entre los pueblos que habitaron los sectores geográficos señalados y que se habría producido antes del siglo XI de nuestra era una emigración, que partió desde las costas del viejo incanato en el Perú, llegando por el Pacífico a las Islas Polinésicas.

Sus detractores le aconsejaron, de una manera burlesca, que cruzara el Pacífico personalmente en una balsa (los incas no tenían otra embarcación). Ello le permitiría abogarse tranquilamente y no distraer a la ciencia con sus ideas descabelladas. Heyerdahl decidió hacer la experiencia. Entusiasmó a cinco aventureros y, premunidos de ciertos bienes, viajaron a la selva ecuatoriana para proveerse de troncos de un árbol muy liviano, denominado balsa, que hicieron viajar por el río hacia el Pacífico. Con nueve grandes troncos, unidos con cuerdas de cáñamo sin clavos ni alambres, fue construida la "*Kon-Tiki*", nombre correspondiente a uno de los dioses incas. Sobre su cubierta, una cabina de bambú abierta y dos mástiles sosteniendo una vela cuadrada.

Los seis navegantes partieron del Callao el 28 de abril de 1947. En las primeras 50 millas, la "*Kon-Tiki*" fue remolcada por un pequeño vapor, que la dejó instalada en la línea de la corriente de Humboldt. Desde los primeros días fue un viaje difícil; altas olas parecían sepultar por segundos a la balsa, que lograba salvar las dificultades casi milagrosamente. Dos de los navegantes que estaban a cargo del timón, tenían que saltar a cada ola y treparse a un poste de bambú, sobre el techo de la cabina, hasta que el agua hubiese barrido la cubierta. Esto los decidió a hacer la guardia en popa, permaneciendo atados con gruesas cuerdas, para no ser llevados por el oleaje.

El viaje de la "*Kon-Tiki*" fue también matizado por la aparición de atunes, bonitos, delfines, marsopas y peces voladores, que caían sobre cubierta. Por la mañana eran recogidos y constituían el alimento del desayuno.

Al penetrar en aguas más al norte, los navegantes esquivaron ballenas, tiburones y debieron enfrentar una fortísima tormenta, que produjo serios daños en la embarcación.



EL TIEMPO JUSTO. Antes de partir en la "Kon-Tiki", Heyerdahl señaló que su viaje debía durar 97 días, exactamente lo que demoró.

Por fin, el 17 de julio, la balsa fue visitada por dos pájaros, cuya procedencia de tierra firme era indiscutible. Trece días después, avistaron la pequeña isla polinésica de Puka-Puka. Las corrientes marinas arrastraron la "Kon-Tiki" lejos de la isla y los navegantes continuaron viaje tres días más para encontrarse finalmente con la isla de Angatau. Habían transcurrido 97 días desde su salida del Perú. Thor Heyerdahl, antes de emprender la aventura, había señalado que el tiempo mínimo de dicha travesía era, exactamente, 97 días.

VIAJE AL FUTURO

La energía atómica desatada en 1945 sobre Hiroshima y Nagasaki mostró un porvenir incierto para el hombre. Pero, al mismo tiempo, abrió un camino de creación, traducido, por ejemplo, en la hazaña del submarino atómico "Nautilus", en 1958. Este logró cruzar, bajo la superficie del océano, el Polo Norte, cubierto de hielos, en un viaje que no necesitó reabastecimiento, gracias al empleo de la nueva fuente energética.

La hazaña del "Nautilus" completó 2.300 años de intentos del hombre por conquistar el Polo Norte. Ya en el año 330 antes de Cristo, el capitán griego Pitias, de Marsella, en una frágil embarcación, intentó alcanzar esa meta. Sólo llegó hasta Islandia y desde allí decidió el regreso. El novelista francés Julio Verne, en su libro "*20.000 Leguas de Viaje Submarino*", describió adelantándose en el tiempo, a un poderoso submarino que cruzaría el Polo Norte.

El diseño y construcción del "Nautilus" significó trabajo de varios años, especialmente por el objetivo para el que fuera creado. La Armada de los Estados Unidos mantuvo el proyecto en absoluto secreto. De los 116 tripulantes, sólo el capitán y un grupo de oficiales fueron informados de la travesía polar.



EL "NAUTILUS". Su hazaña consistió en cruzar, bajo la superficie del océano, el Polo Norte, cubierto de hielos, sin necesidad de reabastecimiento.

El 22 de julio, recibidas las informaciones de la aviación sobre las condiciones del hielo polar, se estimó que era el momento propicio para iniciar el cruce. El "Nautilus" iba provisto de los más modernos aparatos científicos: un sondímetro, invento que mide la distancia hasta el fondo del mar, enviando ondas sonoras, y

cámaras de televisión para observar las montañas de hielo y transmitir las imágenes. El día 26 se enfiló hacia el mar de Bering. En el estrecho del mismo nombre y a gran profundidad, la visibilidad era casi nula, debiéndose guiar a través del radar. El submarino se introdujo bajo una pesada manta de grueso hielo. Uno de sus tripulantes relata: "*El sondímetro señalaba solamente 53 metros de profundidad, pero no parecía posible que la masa de hielo sobre nosotros nos llegara a alcanzar. Los instrumentos que medían el grosor del hielo revelaban montículos bajo el agua de sólo tres metros de profundidad*".

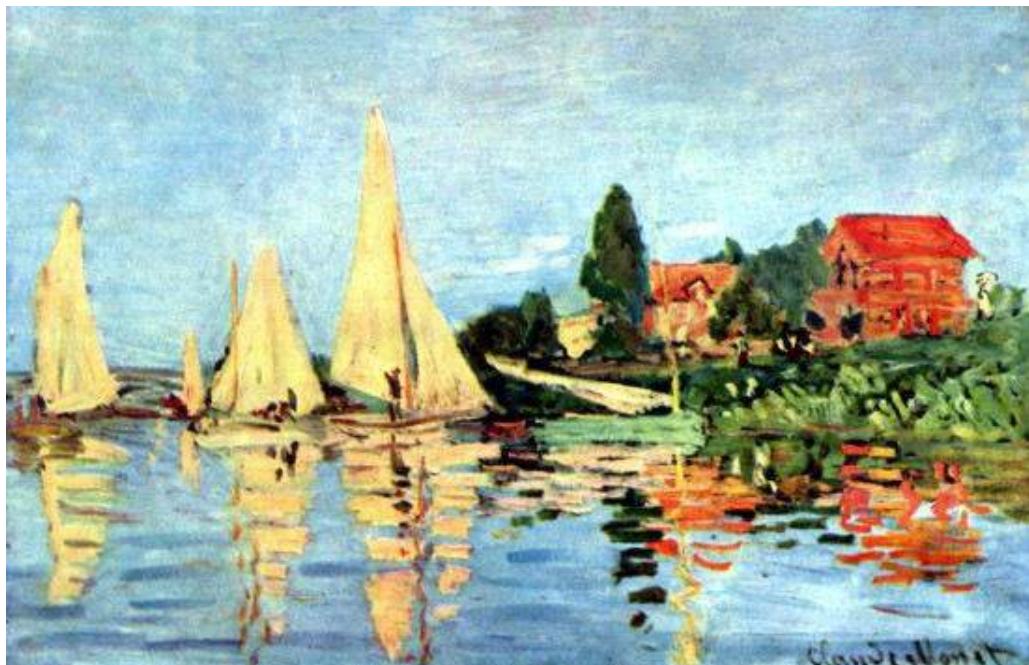
Por un momento, la distancia entre el submarino y los bloques del hielo apenas alcanzó a dos metros. En tan difíciles condiciones, el "Nautilus" navegaba apenas a quince nudos. Las 24 horas siguientes fueron cruciales. Los tripulantes buscaban con desesperación un lugar donde poder pasar bajo los hielos; por fin, el sondímetro, que había registrado una permanente profundidad, entre 50 y 60 metros, indicó 140 m. Desde ese momento el cruce de los noventa grados que señalan el Polo Norte estaba asegurado. Una última dificultad la constituyeron las alteraciones que en las brújulas magnéticas produce la cercanía del Polo. Esto pudo salvarse gracias a dos brújulas giratorias, una de las cuales también sufrió desperfectos en la travesía.

El 3 de agosto de 1958, a las 23.15 horas, el "Nautilus" pasaba exactamente por el vértice del Polo Norte, bajo el hielo. Había cruzado durante cuatro días y cuatro noches 1.840 millas, bajo la tenebrosa masa helada. Los tripulantes fueron recibidos como héroes, su comandante condecorado con la Legión al Mérito, y a la nave, otorgada la citación Unitaria Presidencial, primera en tiempos de paz.

Capítulo 14

PRESENCIA DEL MAR EN EL ARTE

Personaje sombrío y poderoso para escritores y poetas, dio nuevas luces y colores a los pintores y escultores, mientras los músicos recogían el mensaje milenario del incansante trabajo marino.



REGATAS EN ARGENTEUIL Así tituló Claude Monet esta marina, que está expuesta en el Museo del Louvre de París.

Desde los primeros tiempos el hombre estuvo enfrentado al desafío de las aguas y acometió grandes empresas y aventuras para dominarlas, hasta que ríos, lagos y océanos estuvieron a su servicio, con frecuentes actos de rebelión, en que los elementos demostraban su poder doblegando las débiles embarcaciones primitivas y los imponentes monstruos de acero, símbolos del progreso científico y técnico.

Este constante enfrentamiento abrió una rica veta a las inquietudes artísticas, aportando una fuente inextinguible de victorias y tragedias, fracasos y avances que mantienen hasta hoy al hombre y al mar en una lucha constante que gradualmente se convierte en el afianzamiento de la supremacía humana.

La navegación aportó un nuevo personaje a la literatura; personaje sombrío e

insondable en los primeros tiempos, cada vez más atractivo y sugerente en la medida en que los medios de seguridad y de orientación prolongaban las incursiones hacia los mundos remotos. Nueve siglos antes de Cristo, Homero escribió sus dos gigantescas epopeyas: "La Ilíada" y "La Odisea". En ellas el mar es el medio hostil en que el héroe se debate y lucha por regresar junto a la mujer amada y el poema es un desafío de Ulises a la adversidad; sobrevive a ciclones, pierde a 72 de sus hombres. Todo un símbolo es el relato de la Isla de los Cíclopes, en que Ulises y sus compañeros, ocultos bajo el vientre de carneros, huyen de la tierra-esclava hacia el mar-libertador. El canto de las sirenas y la venganza de Zeus dejan a Ulises sólo, pero vencedor, de regreso en su amada Itaca y unido a su fiel Penélope, llevado por el mar, voz actuante, personaje controvertido, destructor y adversario, pero respetuoso de los audaces y los valientes.

EL MAR Y LA LITERATURA

Para Joseph Conrad, novelista del mar, su misión era "*relatar las acciones de los hombres en el mar*", y buscó en la inmensidad marina el medio para situarlos: "*El Negro del Narciso*" es una viaje de Bombay a Inglaterra; "*Lord Jim*", de Arabia a las Indias Orientales; "*El Pirata*" ocurre en el Mediterráneo. Desde 1894, cuando se quedó en tierra en Inglaterra. "*porque de ser marino hay que ser inglés*", este hijo de exiliados polacos, nacido en Ucrania, habrá de entregar toda una enciclopedia del mar en su extensa obra, que tiene su último capítulo en 1924, cuando murió.

Jonathan Swift, creador de Gulliver y sus viajes maravillosos, periodista y deán de la Catedral de San Patricio, usó los viajes por mar para crear el ambiente necesario a sus críticas sociales. Sus relatos enriquecieron la imaginación de los niños del mundo, así como también cautivó la fantasía infantil y juvenil el relato vibrante y emotivo de las aventuras escritas por Daniel Defoe para su personaje mundial, "*Robinson Crusoe*". Defoe, nacido en 1660, comerciante en quiebra, periodista y revolucionario encarcelado por sus ideas, tomó de la aventura real vivida por Alejandro Selkirk en la Isla Más a Tierra del Archipiélago de Juan Fernández, todos los elementos para trazar una epopeya del hombre frente al mar. Autor de otras dos obras, "*Moll Flandes*" y "*El Capitán Singleton*", Daniel Defoe está unido a la literatura marina más que nada por "*Robinson Crusoe*".

"EL VIEJO Y EL MAR"

"Todo en él era viejo, salvo sus ojos; y éstos tenían el mismo color del mar y eran alegres e invictos". Este casi autorretrato de Ernest Hemingway muestre al héroe del relato que lo llevara a obtener el Premio Nobel, en el que encierra la epopeya de un hombre solo en medio del mar, luchando contra los tiburones que quieren arrebatarle la mayor pesca de su vida, cuando está en al ocaso de su existencia. Lenguaje simple y directo, pocas veces una narración con tan pocos personajes y elementos había alcanzado una síntesis y una complementación más profunda y humana que "*El viejo y el mar*". Al llegar a puerto, después de un esfuerzo titánico, llevado al límite de su resistencia, el viejo sólo trae el esqueleto de un gran pez, y se duerme soñando con su isla y los leones, seguro que al despertar estará nuevamente en lucha con el mar, porque sólo está cansado y no vencido.

Para Lawrence Durrel, escritor británico enamorado del Mediterráneo, el mar se llama Egeo con sus islas y puertos, que retrata en tres de sus obras: "*Una Venus marina*"; "*La celda de Próspero*" y "*Limones amargos*".

"El Egeo espera su pintor... Estallido prismático de olas contra el cielo azul, de olas que exprimen sus estremecidos paquetes de colores y luego la sibilante y negra succión del agua que retrocede."

Pero su obsesión es el Mediterráneo: "...sorprender el alba en ese punto olvidado de la historia hueca de la playa curva con su gran dedo de roca levantado en paciente admonición, y escuchar durante un rato el suspiro de las olas al espesarse en redondeles de espuma y sisear sobre la alfombra de arenas descoloridas".

La pasión por el mar del escritor chileno Salvador Reyes se ha volcado en novelas, cuentos y versos. De éstos últimos su "*Barro ebrio*" y su novela "*Mónica Sanders*" concentran sus expresiones más altas. Mónica Sanders es el nombre de una mujer, pero también, es la historia de un capitán y de su barco ballenero. La lucha es en el mar, cuando barco y hombre son sólo un cuerpo tenso preparando el arpón: "*Un segundo antes Percy Roy había creído que las ballenas estaban demasiado lejos para haber parado la máquina- De pronto las vio casi topando la roda. Percibió distintamente los movimientos de las aletas, la forma de las enormes cabezas que cortaban el oleaje, el batir de sus colas, los surtidores de los espuitos, el agua que*

subía bañando los lomos y se escurría después. Los contornos de esas masas oscuras parecían pesar sobre el mundo. Una de ellas va a morir".

LOS POETAS DEL MAR

La poesía ha tomado del mar sus metáforas y sus secretos. Para Saint John Perse: "Palmeras... entonces un mar crédulo y obsidido por invisibles partidas" es una de las imágenes de su infancia. Desde su nacimiento en el islote coralino de Saint-Léger Les- Feuilles, cae bajo el embrujo de los viajes. Cuando las tropas nazis invadieron Francia, le destruyeron cinco volúmenes inéditos, pero el poeta siguió invicto. Invocó al mar, seno de su vida, para que le enseñara un nuevo ritmo y le inspirara el texto de los tiempos nuevos y llegaron sus obras: "Poema a la extranjera", "Lluvias, vientos y mares", "Soñé la otra noche islas más verdes que el sueño... Y los navegantes descienden a la ribera en busca de un agua azul"



HOMERO, que nueve siglos antes de Cristo escribió sus dos gigantescas epopeyas: "La Ilíada" y "La Odisea". En ellas, el mar es el principal protagonista.

Vital como las islas que soñó Perse, Long Island surge del mar corno un cetáceo frente a Nueva York, el mar luchando contra el viento en la costa desgarrada. Es el

escenario de la infancia de Walt Whitman. Paumanok, el nombre indio de la isla en que nació en 1819, es también el nombre de uno de los poemas de su obra "Canto de América". En ellos recuerda su infancia y su juventud: "*Siempre he amado la playa desnuda, por el lado del mediodía y he pasado allí algunas de mis horas más felices...*" Whitman ama el mar y los barcos. Amigo de marinos y pilotos, navega con ellos y descubre la clave que une al mar con las muchedumbres: "*Qué corrientes oceánicas, qué reflujo por debajo, Y también las grandes mareas de humanidad con sus siempre cambiantes movimientos*".

Pablo Neruda, el poeta nacido tierra adentro y que ha vivido tierra afuera, extrae el mar hecho poema y lo entrega, en sus "Odas elementales", "Navegaciones y regresos" y también invisible pero presente en "Las piedras de Chile":

*Pero aquí estoy con lo que amé
con la soledad quo perdí
junto a esta piedra no reposa
trabaja el mar en mi silencio".*

En sus poemas emergen anclas, barcos y las oscuras aguas de los puertos:

*Amor o mar o sueño
hicimos juntos esta travesía
de tierra a tierra un solo mar
de mar a mar un solo sueño*

Como los barcos, el poeta navega sin descanso. De Isla Negra a la desgarrada España de la guerra civil y de allí a Macchu Pichu a lo largo de Chile, junto a las piedras de la costa cuyo idioma de eternidad comprende; sueña frente al mar en calma, enfrenta la marejada que lo asedia:

*La marejada se llevó
todos los cercos de la orilla
tal vez era el sueño del mar*

*la dinamita del abismo
la verdad es que no hay palabras
tan duras como el oleaje
ni tantos dientes en el mundo
como en la cólera marina.
La casa junto al mar quedó sin cercas;
un día el mar entrará en ella y encontrara unas jarcias
unas campanas y tal vez un anda.
Porque la casa del poeta es como un barco.*

El abismo del mar es como el hombre: amargo. Así lo definió Charles Baudelaire en uno de sus poemas.



PABLO NERUDA. En sus poemas emergen anclas, barcos y las oscuras aguas de los puertos. El poeta sueña frente al mar calmo y enfrentó la marejada.

Y la vida del poeta justificó la sentencia. Parafraseando a Shelley, Baudelaire dijo:

"Soy de aquellos a quienes no ama el mundo, pero a quiénes llora después". Perseguido, escarnecido, su obra fue condenada por la justicia en un fallo que la posteridad ha condenado. En 1857 publicó "Las flores del mal", que desató la persecución en su contra:

*Hombre libre, por siempre has de querer al mar.
Es tu espejo, contemplas a tu espíritu mismo
en su ola que se desenrolla sin cesar
y tu alma no es menos amarga que su abismo*

Y para acentuar esta comparación afirma: "Ambos sois tenebrosos y a la vez discretos"...

LOS RETRATOS DEL MAR

Los pintores conocen y respetan los rostros apacibles, alterados o violentos del mar: "El pintor transforma ahora sus telas en un dinámico y móvil símbolo de una fuerza sin forma, una fuerza semejante al poder del mar", según dijo el pintor William Turner sobre sus obras y ese poderoso símbolo del mar. Nacido en Inglaterra en 1775, recibió el impacto de las costas británicas desde la infancia y realizó incontables viajes recogiendo apuntes del cielo y del mar. Pintó al aire libre, junto al mar, en la cubierta de los barcos y cuando murió, en 1851, comenzaba a incubarse en Francia una escuela cuya pintura iba a ser aire, luz, mar y cielo: el impresionismo.

En 1883, el oficinista Paul Gauguin cerró cuidadosamente su despacho y dio muerte a un empleado para dar vida a un pintor; viajando a Panamá y a la Martinica, luego a París y a las Antillas, y en Arles estuvo trabajando junto a Van Gogh. Finalmente se quedó en Tahití, cerca de Papeete donde dijo: "La civilización me abandona poco a poco. Comienzo a pensar con sencillez". De esa época son sus obras "Tahitianos en la playa" y "Caballos en la playa, Paul Monet admiró en 1870 las obras de William Turner y dos años más tarde, en París, estudió en su taller-barco los juegos de la luz y el agua. Los puertos del Canal de la Mancha, las costas de Inglaterra y los canales de Venecia le proporcionaron temas inagotables- En 1874 expuso su

cuadro: "Sol naciente: Impresión", en el que la vibración de la pincelada es como un símbolo que funde el cielo, el agua y una torre lejana. El título del cuadro dio el nombre a esa nueva forma de pintar: el impresionismo.



JOSEPH CONRAD. Consideró que su misión era relatar las acciones de los hombres en el mar. Legó a la humanidad una gran enciclopedia marina.

Thomas Somerscales expuso en Londres, en 1895, un cuadro titulado "Partida de Valparaíso", que fue bien recibido por el público y la crítica. Enamorado de la costa chilena, país en el que vivió muchos años, captó con acendrado realismo los roqueríos y el diálogo de la tierra y el mar. Suyas son las telas "El Combate de Iquique"; "La Esmeralda antes de sucumbir", y "El Huáscar y los blindados de Punta de Angamos". Murió en Inglaterra, en 1927, recordando el mar de Chile al que arrancó sus secretos.

LOS MÚSICOS DEL MAR

En un viaje de Riga a Francia, el barco de Richard Wagner fue arrojado por la

tempestad contra las costas de Noruega- Los pasajeros desembarcaron en un puerto y se protegieron de la tormenta en una taberna Llena de marineros y de historias.



RICHARD WAGNER. "El buque fantasma" es un gran poema al hombre y al mar. El músico se inspiró en la leyenda de un buque maldito y de su misterioso capitán.

Entre el silbar del viento y el golpeteo de la lluvia Wagner escuchó la leyenda del buque maldito y de su misterioso capitán. Es un marino holandés condenado a vagar eternamente. Sólo podrá descansar cuando encuentre una mujer que le sea fiel hasta la muerte.

La historia conmovió al músico alemán. Comenzó a delinearse un drama legendario en el que la música y el teatro serán un gran poema al hombre y al mar. Así nació "El buque fantasma", en el que Wagner ve "una expresión de ese deseo de reposo que hace presa del alma en las tormentas de la vida"- El músico, nacido en 1813 en Leipzig, y muerto en Venecia en 1883, fue un poco el "holandés errante" en busca de reposo.

Cuando Richard Wagner murió, Claude Debussy tenía 21 años. Era esa la época de los pintores impresionistas: Monet, Degas; y de los poetas que buscaban nuevas formas de "realidad": Verlaine, Baudelaire, Mallarmé. Debussy, muy unido a los pintores y poetas de su tiempo, buscaba la forma de realizar en música lo que aquéllos hacían en pintura y literatura.

La obsesión del agua y de los juegos cambiantes de la luz, influyó también en el músico francés. En "La Catedral sumergida", la música evoca el hondo sonido de un campanario sin aire ni vuelo de palomas, sino que sumergido en el denso claroscuro del agua. De su pieza "Sirenas", Debussy escribía: "*El mar y su ritmo inexplicable. En medio de las olas sobre las que juegan los rayos de plata de la luna, se oye el místico canto de las sirenas que ríen, juegan y desaparecen*".

F I N