

# EL DESCUBRIMIENTO DE LA LENTITUD\*

Paul Balaesque Porta  
Subteniente

*El mar no es egoísta; exige su tiempo, un tiempo  
diferente cada día, pero no todo el tiempo.  
Una travesía larga en el mar induce  
a la reflexión, a la observación.  
Desde la lentitud se pueden descubrir  
los infinitos matices del mar. Sus colores,  
el tamaño de sus olas, sus sonidos...*  
Vicente Botín

## Introducción

499 años después de que América fuera descubierta por Cristóbal Colón, España decide construir, como parte de la conmemoración del Quinto Centenario, réplicas de las tres naves de Colón y realizar una travesía hacia América.

Requisito número uno para la travesía era tratar por todos los medios que el viaje fuera lo más similar posible al original. Es así como para la construcción de las naves fueron utilizados prácticamente los mismos materiales empleados en aquellos días.

Las satisfacciones que brindó este viaje fueron personales, íntimas e increíblemente significativas para toda persona que considere al mar como una forma de vida.

La travesía fue regresar en el tiempo; volver a los inicios de la navegación interoceánica; maniobrar barcos lentos y pesados con velas que hoy en día no se conciben; tratar de comprender lo intrépido de aquellos hombres que surcaron por primera vez el océano, que no sabían con certeza dónde terminaba.

El relato que a continuación se presenta

trata de alguna manera de hacer una sola la travesía del siglo xv y la del siglo xx. Es por ello que constantemente se hace comparaciones, citas de la época y reflexiones que tienen como objetivo tratar de sentir realmente como aquellos valientes del pasado.

## Preparación

Para coordinar y llevar a cabo todas las actividades y proyectos concernientes a la conmemoración de los quinientos años del descubrimiento de América, el Gobierno de España decidió crear la Sociedad Estatal Quinto Centenario. Uno de los proyectos que no podía quedar fuera de la conmemoración era el de repetir la hazaña realizada por el Almirante Colón, con las réplicas de las naves del descubrimiento. ¿Cómo no iba a ser realizado un homenaje a aquellos hombres que retaron por primera vez al "mar tenebroso"? ¿Cómo no rendir un homenaje a aquella hazaña naval que dio paso al mundo que hoy conocemos? Por lo anterior es que en el año 1983 dicha Sociedad, en colaboración con la Armada española, encargó la di-

\* Impresiones del autor en su calidad de tripulante invitado a participar en la travesía transatlántica de las réplicas de las naves de Colón, llevada a cabo por la Sociedad Estatal Quinto Centenario, de España.

rección del proyecto al Instituto de Historia y Cultura Naval. Tras meses de trabajo fueron elaborados planos, memorias y estudios con descripción detallada de los materiales que debían ser utilizados y del proceso ejecutivo (los pasos que habría de seguirse en la construcción). Para elegir el lugar de construcción de las naves fue necesario recorrer todo el litoral español en busca de los mejores carpinteros de ribera (especialistas en la construcción de barcos de madera) para asegurar la mejor calidad técnica e histórica en la construcción de las naves. Finalmente se decidió construir la nao *Santa María* en Barcelona, la carabela *Pinta* en la isla Cristina (Andalucía) y la carabela *Niña* en Cartagena.

Los mandos de las naves fueron designados por la Armada española, mientras que la tripulación era civil (todos voluntarios), la que fue seleccionada después de entrevistas personales y exámenes médicos. Conformando los mandos había cuatro oficiales y diez hombres de gente de mar que en su mayoría poseían la especialidad de maniobras. Los tripulantes, cuyas edades fluctuaban entre los 23 y 43 años, debieron dejar atrás estudios y profesiones por los dos años y medio que duraba el proyecto. Dentro de la tripulación se encontraban las más variadas profesiones: Pescadores, monitores de vela, farmacéuticos, profesores, ingenieros comerciales, marinos mercantes, abogados, veterinarios, arquitectos y agrónomos provenientes de todas las regiones de España.

Corría el mes de julio y la construcción de las naves estaba terminada y las tripulaciones escogidas. Es así como el 3 de agosto de 1990 (día en que Colón zarpa del puerto de Palos en 1492) zarpan de la ciudad de Huelva (cerca de Palos de la Frontera).

En 12 meses y luego de 10 mil millas de navegación, las naves recorrieron casi la totalidad de los puertos del litoral español, las islas Canarias y los puertos de Cannes y Marsella, Génova y Lisboa. La Travesía 1990-1991 terminó en agosto dando paso inmediatamente a la parte del proyecto más ansiada por todos los tripulantes: La Travesía 1991-1992, que consistió básicamente en arbolado completamente otras tres réplicas, ya que las iniciales serían llevadas a la Exposición Universal de Sevilla 1992, y en realizar la travesía a través del Atlántico navegando posteriormente a lo largo de toda la costa de Estados Unidos hasta fines del año 1992.

Es en esta parte del proyecto donde la Sociedad Estatal Quinto Centenario decidió, por intermedio de la Armada española, invitar a un representante de cada país del continente

americano, más un portugués, para realizar parte de la travesía a América. Es así como el día 10 de septiembre se reúnen en Madrid los representantes de Argentina, Bolivia, Chile, Colombia, Canadá, Venezuela, Portugal, Perú, Uruguay, Nicaragua, Honduras y Méjico.

Una vez presentados a las autoridades máximas del Quinto Centenario y al Jefe del Estado Mayor de la Armada (CJA español) fuimos trasladados a la isla Cristina (pueblo de pescadores en la provincia de Huelva, en Andalucía) para compenetrarnos de las naves. Al llegar a la isla nos encontramos con la *Santa María* y la *Niña* (la *Pinta* se encontraba en Vigo, Galicia), bastante lejos de estar listas para cruzar el Atlántico. De inmediato comenzamos a trabajar junto a los tripulantes españoles para finalizar la construcción de las naves, que consistió básicamente en hacer todo el arbolado. Fui asignado a la *Santa María*. El horario de trabajo fue desde las 8 hasta las 15 horas durante 5 semanas. Los trabajos que realizamos consistieron en: Enzunchar las vergas en tierra, instalarlas a bordo, envergar todas las velas, amarinar toda la cabuyería y jarcia de a bordo (ligadas, aforros, costuras, gasas, nudos, etc.). Trincar los toneles de agua en el interior, cargar y estibar todos los roletes de jarcia de repuesto (suficientes para arbolado completamente la nave tres veces), trincar las literas en el interior, armar en tierra y posteriormente subir a bordo toda la maniobra de las anclas, trincar a bordo el batel, confeccionar las defensas, hacer pasarelas, tomadores, tablas de jarcia, flechastes, instalar los obenques y estayes de los dos palos y, una vez terminada la construcción, realizar todo el aprovisionamiento de agua y pertrechos necesarios para el viaje.

Con posterioridad a los trabajos fueron realizadas dos navegaciones para efectuar las pruebas de estabilidad dinámica.

Desde la isla Cristina navegamos a Huelva, que sería el puerto desde donde zarparíamos con rumbo a las islas Canarias. Una vez en Huelva fue finalizado el apertrechamiento de las naves, principalmente agua en botellas desechables, e iniciados los preparativos finales del zarpe.

### Descripción de las naves

Los materiales empleados fueron los mismos utilizados antaño para la construcción de naves; de pino gallego, el forro exterior, regalas, serretas, durmientes y palmejares; de pino de Balsaín, palos y vergas; de madera de Guinea, quilla, roda, codaste, baos, fognaduras y

guindastes; de roble gallego, cuadernas, carlinga y esloras.

Al contrario de lo que se nos enseña en el colegio cuando pequeños, la *Santa María* no era una carabela sino una nao, por lo que sus características difieren de las carabelas. Una nao era generalmente una embarcación de casco redondo, de cuatro cubiertas (castillo, combés, tolda y toldilla), bastante panzuda, que navegaba normalmente llevando carga en el Mediterráneo. Sus características no la hacían aconsejable para travesías largas, lo que consta en el diario de Colón, ya que siempre se quejaba de que era lenta, pesada y no apta para labores de descubrimiento. El aparejo era de tres palos: Trinquete, mayor y mesana. Las velas son cuadras, excepto la vela mesana, que es latina. Una cebadera, mayor, trinquete, gavia y mesana. El palo mayor está dividido en palo macho y mastelero; tiene también una cofa para la maniobra de la cebadera.

La *Pinta* era la segunda en tamaño; de una sola cubierta, con aparejo redondo (velas cua-

dras) y que según Colón era la más rápida y más marinera. La *Niña* era la más pequeña de la expedición y la preferida de Colón por sus excelentes condiciones marineras. Inicialmente, al zarpe del puerto de Palos, tenía aparejo de velas latinas, pero Colón —prediciendo que los vientos que le esperaban serían vientos largos y no de proa— decidió cambiarle el aparejo de velas cuadras a redondo, en las islas Canarias. El aparejo que tienen actualmente las réplicas de las dos carabelas es redondo.

En lo general, las réplicas mantuvieron las características de las naves de Colón en cuanto al tipo de maniobra, materiales y aparejo. Incluso, fue mantenida la diferencia entre la *Santa María* y las dos carabelas con respecto a velocidad y maniobrabilidad. Es destacable la inestabilidad de las réplicas, siendo un balance normal (casi permanente) de unos 30 a 35 grados hacia ambas bandas, llegando incluso en algunas oportunidades a 43 grados en la *Santa María*.

#### Características principales de las naves:

	Santa María	Pinta	Niña
<b>DIMENSIONES (m)</b>			
Eslora máxima casco	26,60	22,75	21,40
Quilla	16,10	16,12	15,55
Manga	07,96	06,60	06,28
Puntal	03,24	02,21	02,00
<b>DESPLAZAMIENTO (t)</b>			
Rosca	104,65	51,66	48,66
Máximo	223,88	115,59	100,3
<b>ALTURA (m)</b>			
Palo mayor sobre la cubierta	16,00	15,90	15,75
Palo trinquete sobre el castillo	09,80	09,70	09,15
Palo mesana sobre la tolda	10,45	08,15	—
<b>SUPERFICIE (m<sup>2</sup>)</b>			
Vela mayor	165,90	120,00	115,70
Vela trinquete	40,00	43,20	40,60
Vela mesana	27,55	23,42	22,55
Vela gavia	18,10	—	—
Vela cebadera	18,30	—	—

## Navegación

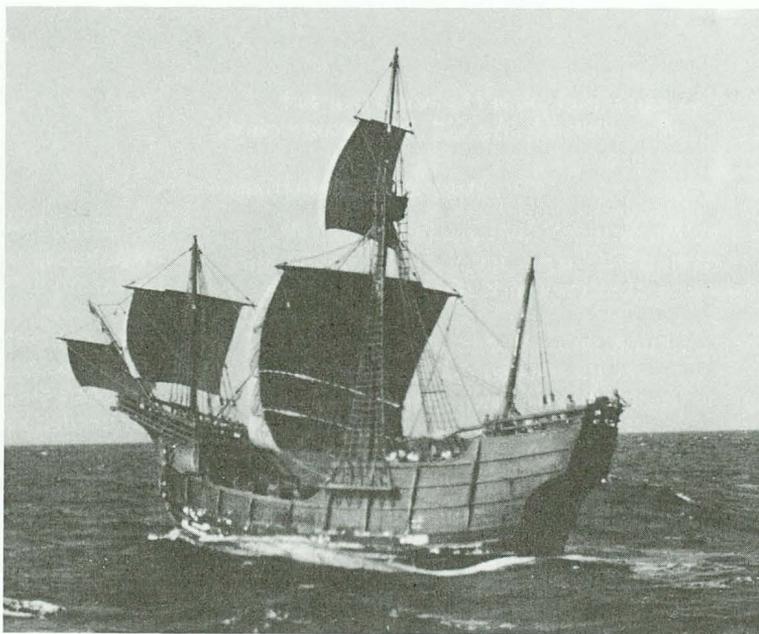
La ruta que sería navegada consideraba el zarpe desde Huelva hacia las Palmas de la Gran Canaria, posteriormente a Santa Cruz de Tenerife y San Sebastián de La Gomera, donde iniciaríamos el cruce hacia San Juan de Puerto Rico, último puerto de destino de todos los invitados sudamericanos.

La primera etapa sería una navegación casi en línea recta, de unas 700 millas desde Huelva hacia las Canarias.

La segunda etapa y más complicada sería el cruce del "charco", donde navegaríamos aproximadamente 3 mil millas en una ruta velera un poco más larga que la ortodrómica, en beneficio de poder encontrar los benévulos vientos alisios, tan codiciados por los navegantes a vela por su constancia en intensidad y dirección.

Otro punto destacable era la elección de la fecha del cruce, para lo cual los españoles se basaron en estadísticas, las pilot chart, que Colón no tenía, que aconsejaban el cruce del West Indian (meridiano de los 40 oeste) después del 15 de noviembre, por la poca posibilidad de encontrarse con ciclones en la zona del Caribe. Colón, guiado por la divina providencia, fue afortunado ya que en la fecha que él realizó su primer viaje las probabilidades de encontrarse con un ciclón eran las más altas.

En cuanto a equipos de ayuda a la navegación, se contaba con un magnavox en cada nave. Independiente de la navegación por satélite, fueron llevadas dos navegaciones paralelas más; una por sextante tradicional y otra por astrolabio y ballestilla, que eran los instrumentos que se sabe existían a mediados del siglo xv. Para asombro de muchos, el error bordeaba las 40 millas en



*Nao "Santa María" a toda vela*



*Carabela "Niña" en navegación*

latitud. Además, para llevar el rumbo había un compás magnético de velero y una corredera que no estuvo operativa en ninguna parte de la travesía.

### Viveres

Los víveres consistieron básicamente en:

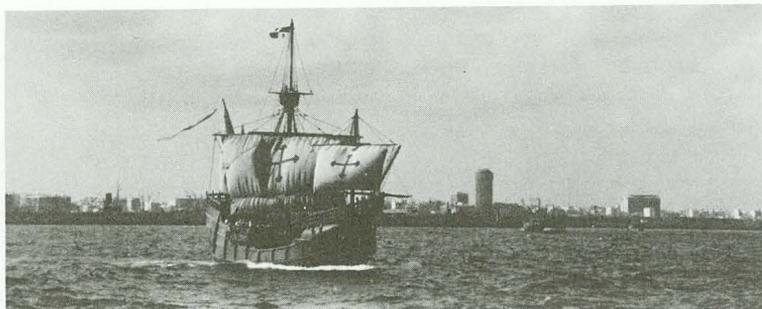
- Agua mineral en botellas (aproximadamente 5 mil litros).
- Agua dulce en toneles de madera utilizados como lastre y para uso personal, 2.500 litros.
- Fideos, galletas, pan tostado envasado, sopas en sobre.
- Pesca obtenida a lo largo del viaje (principalmente llampa).
- Conservas de mariscos, carne, pastas, ensaladas, fruta.
- Jugos, leche y crema en envases de un litro y de larga duración.
- Chocolates, nueces, almendras, pasas, maní.
- Vino y jerez.
- Fruta fresca (manzanas, kiwis, naranjas, plátanos verdes).
- Jamón serrano, caña de lomo y chorizo.

### Zarpe de Huelva y navegación a Canarias

El zarpe fue el día 13 de octubre a las 13:05 horas. La ceremonia de despedida fue presidida por S.A. el Príncipe de Asturias Felipe de Borbón, quien se despidió personalmente de todos los tripulantes.

La ciudad de Huelva queda ubicada en la ribera de un brazo de mar y se hace necesario navegar este brazo para salir a mar abierto. Durante este trayecto se navega por la cuadra de la ciudad de Palos de la Frontera, donde se encuentra ubicado un gran monumento a Colón. Luego de rendirle honores al monumento, depositando una corona de flores, arrumbamos hacia mar abierto. Toda la navegación fue acompañada de remolcadores, yates, veleros y embarcaciones menores tocando sus pitos y sirenas; algunas embarcaciones incluso se acercaban para cantar sevillanas alusivas al descubrimiento. El espectáculo contó con fuegos artificiales y una regata de globos aerostáticos que nos sobrevoló en el momento del zarpe.

Debido a que los vientos que reinaban no eran los adecuados se tuvo que navegar ciñendo lo más posible al oeste para ganar en altura y así poder quedar claros de la costa africana. Lo único que esperábamos era un poco de viento, de levante (de Africa) o del norte, que nos permitiera navegar más holgados. Al tercer día



La "Santa María" zarpando de Las Palmas de la Gran Canaria

se pudo caer más al sur y poner definitivamente proa a la isla Gran Canaria, nuestro primer destino. Luego de 9 días de navegación recalamos el 22 de octubre a Las Palmas de la Gran Canaria, donde iniciamos un período final de aperrechamiento, de reparaciones y mantención, de jarcia especialmente, que requería de ajustes y cambios.

El 31 de octubre zarpamos rumbo a la isla de Tenerife, donde recalamos en el puerto de Santa Cruz de Tenerife a las 12 horas del 1 de noviembre. Luego de una estadía de 11 días zarpamos el 12 de noviembre con rumbo a la isla de Gomera, último puerto de Colón y nuestro antes de enfrentar la travesía. En Gomera permanecemos en el puerto de San Sebastián de la Gomera hasta el día del zarpe.

En todas las islas, junto con hacer mantención y reparaciones a las naves se procedió a la exposición y divulgación de las réplicas al público, para lo cual se autorizaba visitas a bordo. En todos los puertos fueron efectuados actos oficiales de bienvenida y alusivos a Colón, *tours* por las islas, fiestas, etc.

### Zarpe de Gomera, cruce del Atlántico y recalada a San Juan de Puerto Rico

Viernes 15 de noviembre. Ya ha comenzado la aventura; zarpamos del puerto de San Sebastián de la Gomera, de la misma manera que lo hiciera Colón quinientos años antes.

El comandante ordenó largar el portalón, cortando así nuestro cordón umbilical con tierra. A partir de ese momento quedábamos a merced de la mar y del viento.

Nuestra despedida fue a la usanza antigua, con bailes y música típica de las islas, sumado a un espectáculo de hogueras encendidas en las colinas de la isla. Presidían la ceremonia autoridades locales y del Quinto Centenario.

Bien arbolada y con las jarcias embreadas, la *Santa María* libraba al fin sus ataduras acompañada por la *Niña* y la *Pinta*.

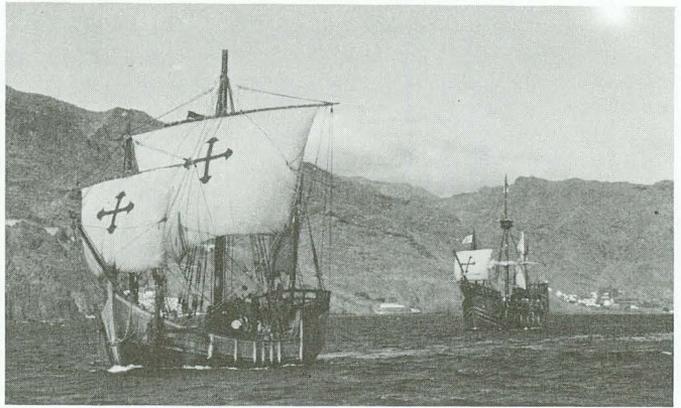
La intención era zarpar en dirección sur-suroeste para ir en demanda de los tan codiciados vientos alisios, los que esperábamos encontrar en latitudes más bajas. La gran característica de estos vientos es que son de dirección constante desde el este-noreste, lo que nos permitiría navegar aleteados por la misma banda casi toda la travesía.

Comenzamos a navegar la costa este de la isla a una velocidad de unos 5 nudos con muy buen viento por la popa. Durante la noche quedamos al socaire de la isla, por lo que el viento se fue a cero.

Al día siguiente, debido al poco viento, se decidió cambiar la vela gavia por otra más grande que llevábamos desarmada. Fueron enzunchadas las dos perchas, que una vez unidas por medio de cabos pasaron a formar la nueva verga. Los cabos fueron azocados firmemente gracias a la maceta de aferrar. Luego se da una mano de pintura y la verga queda lista para recibir a la nueva vela gavia, mucho más grande que la anterior. Posteriormente es izada, hecha firme al mastelero mediante una raca y unida al resto de la maniobra mediante nuevas escotas y amantillos. Trabajos como este hacen de la travesía una tarea compleja y difícil, pero a la vez fascinante.

Una vez superada la calma inicial después del zarpe comienza una etapa de continuidad donde en promedio avanzamos entre unas 80 a 120 millas diarias. El tiempo se pasaba entre guardias, trabajos de mantención y reparación, preparación de rancho, lavado de ropa, lectura, juegos y competencias de todo tipo, celebrar el cumpleaños de algún tripulante, escribir, situarse con el astrolabio o, a veces, haciendo nada más simple que conversar o intercambiar opiniones entre gente de distintas culturas y formas de pensar.

Ahora como entonces las naves navegaron a barlovento, sólo que antes el mar era tenebroso, guarida de terribles monstruos. Los hombres que tripulaban esas naves iban rumbo a lo desconocido. Quinientos años después la *Santa María*, la *Pinta* y la *Niña* recorren el mismo mar, al igual como aquellas naves anteriores: Bien carpinteadas, sólidas y con buen asiento sobre el agua. Hoy en día otro tipo de naves surcan el mar; veloces, robando tiempo a la distancia. Las dos orillas cada vez más cerca. El mar doblegado. Pero el mar no es una distancia que debe ser recorrida ni un objetivo que debe ser vencido. El mar es una presencia que sólo se puede conocer desde la perspectiva



*Las naves recalando a Tenerife*

de la lentitud. El mar es como el presente, mantiene unas constantes, las altera el paso de las nubes, un cambio en la dirección del viento, la invisibilidad de una corriente lejana. Para conocer el mar hay que someterse a su ritmo, alegrarse con la brisa, esperar en medio de una calma, temblar bajo la tormenta. Los hombres que surcaron este mar lo conocieron desde la lentitud. Hoy día somos otros los que surcamos el mar. El mismo mar en naves como aquéllas, pero con la diferencia que conocemos nuestro lugar de destino y eso nos da ventaja sobre los que nos precedieron, aun cuando, al igual que ellos, ignoramos si mañana algo retrasará nuestro viaje.

A lo primero que hay que acostumbrarse al navegar en cualquiera de estas naves es a que el balance es algo permanente, constante, llegando a ser insoportable. Es más importante acostumbrarse a eso que a todo el resto. A medida que pasaban los días uno se daba cuenta como el cuerpo lentamente se aclimataba. Se sufre una especie de transformación y dejan de doler esos músculos que al principio molestaban por no utilizarlos normalmente en la vida terrestre. El constante golpear de las olas pasa, de ser algo molesto, a algo confortable y relajante a la hora de descansar. Acostumbrarse a la falta de la tan preciada agua dulce. Aprender a gozar de un chubasco para quitarse la sal del cuerpo o tal vez bañarse en las azules aguas del océano Atlántico para quitarse el sofocante calor en días de calma. Relajarse leyendo un buen libro. Tomarle el peso a lo que es estar casi a fines del siglo XX navegando en un barco del siglo XV. Buscar entretención en cosas tan simples como arreglar la costura de una vela que se está rompiendo o estar al timón en una noche oscura en medio de una tormenta eléctrica.



*Traspaso de carga a la carabela "Pinta"*

Para poder realizar las distintas labores a bordo se contaba con tres guardias. La guardia debía estar lista para efectuar maniobras con el aparejo en caso de cambios bruscos en dirección e intensidad del viento, generalmente ocasionados por chubascos, lo que ocurría bastante seguido; además, se debía cubrir la caña por aproximadamente una hora. Durante el día la guardia era la encargada de hacer el lavado de toda la cubierta, para mantenerla con una humedad constante y así evitar que se secase y resquebrajara.

En la soledad de la chupeta, el comandante de la nao capitana traza la derrota. Día a día, desde el puerto de origen, señala en la carta el camino que hace al navegar. Suma y, al sumar, resta millas para llegar a su destino. Imagino a Colón sumando y sumando millas en una carta huérfana de la otra orilla.

Hoy como ayer el compás magnético permite mantener el rumbo. Los marinos de antes la llamaban aguja de marear, quizá porque sabían que contra el mareo el mejor remedio era estar a la sombra de un árbol y no en la cubierta de un barco. En las naves de Colón este compás se encontraba junto a la caña del timón. También se encontraba junto al compás la ampolleta, que era un reloj de arena destinado a controlar la duración de la guardia y, más importante

aún, controlar el tiempo a bordo para la estima de la navegación. En el siguiente párrafo se refieren a ella los marinos de Colón cuando hacían entrega de su guardia.

"Bendita sea la hora en que Dios nació, Santa María que lo parió, San Juan que lo bautizó. La guardia es tomada, la ampolleta muere. Buen viaje haremos si Dios quiere".

Nosotros, al igual que hace quinientos años, tendemos nuestras redes para atrapar al viento y cuando lo conseguimos lo obligamos a transportarnos en bolandas de la mar. Es esta una tarea difícil que exige observación continua del cielo y habilidad en el manejo de las velas. Requiere también buena armonía entre el cáñamo y el lino, venas y pulmones de las naves. Jarcias y velas se muestran firmes a los embates del tiempo. Tensos sus anclajes a los palos. Cada pieza tiene su importancia en función de las demás; ninguna está aislada; ninguna trabaja sola; todas son el barco. Como organismos vivos que son, exigen cuidados permanentes ya que la duración de las cosas en el mar es precaria; desgasta con la persistencia del tiempo. Consume, corroe, envejece. Ese es su peaje. A veces exige más; otras acaba las cosas de un manotazo, pero en general es paciente, lento, porfiado. Por eso hay que estar atento para restañar las heridas que produce.

"La mejor jarcia es la que se hace de cáñamo y más siendo alquitranada en hilos, antes que sea acolchada y torcida".

Aun embreado, el cáñamo es frágil si tiene que soportar roce constante por la acción del viento. Las escotas de la vela mayor no pueden resistir la larga travesía y se hace necesario cambiarlas y el cambio supone acción. Ruptura con la rutina, la posibilidad de poner en práctica los conocimientos adquiridos.

Veinte días de navegación. Puedo imaginar a los serviolas de Colón cegados de tanto mirar al horizonte. Puedo imaginar a Colón ilusionado con el vuelo de pájaros extraños, no menos extrañados por la presencia de aquellos intrusos.

"Aquí dijeron los marineros de la *Pinta* que habían visto un carjao y un rabo de junco y esas aves nunca se apartan de tierra cuanto más 25 leguas".

Pero el horizonte era un desconuelo contra todo espejismo. Frente a ellos estaba el mar. Sólo el mar. El mar respirando, latiendo, ajeno a la desesperación, al ruego. Ajeno por comple-

to a los hombres. Hay días en que el mar se muestra generoso y ofrece el símbolo de una alianza tan antigua como él. Hay días en que el horizonte es más curvo y se pinta de colores. Los azules y grises de diario se endomingan para dar relieve al arco. Las nubes se encaprichan de formas y colores nunca antes vistos. En días como éstos el mar va perdiendo la rugosidad de un elefante hasta mostrarse terso y suave. Su corazón apenas late y todo lo que en él habita se detiene. El viento desaparece y las nubes quedan fijadas al cielo con alfileres. Es la calma. Los hombres de Colón la temían más que a la tormenta. Quedar detenidos en medio del océano significaba consumir tiempo, alimentos y esperanzas.

El Almirante tuvo que hacer frente a dos motines provocados por la desesperación de no encontrar tierra. El primero fue en la *Santa María* y el segundo, más general, fue solucionado con el cambio de rumbo y la promesa de regresar si en tres días no se encontraba tierra.

El viento juguetea con las velas, pero es un juego peligroso. Todo barco tiene una velocidad máxima que no puede sobrepasar, ni aunque sople el mejor viento ni por mil velas que le sean puestas. Esa ley obliga a vigilar constantemente la acción del viento sobre las velas. Un buen viento impulsa a la nave, pero un viento demasiado fuerte puede destrozarse las velas. Las rifaduras son constantes y hay que detectarlas a tiempo para evitar que se rasgue la vela entera.

Los días parecen pasar rápido y lento a la vez. Rápido cuando se pensaba en todo lo que se había realizado en un solo día y lento cuando se sacaba la cuenta en días desde la fecha del zarpe de Gomera o al ver cuanto faltaba para llegar a San Juan. Se va notando la escasez de las cosas frescas y el tipo de comida toma un giro hacia las nunca bien ponderadas latas y envases de larga duración. Pocas cosas parecen romper la rutina de todos los días.

Luego de algunas semanas, finalmente el jueves 12 de diciembre se avista tierra a las 11:30 horas. Son descorchadas botellas de vino y de



*En días de calma, nada mejor que un baño en el océano Atlántico*

jerez y se siente ese sabor amargo del inminente fin del viaje para los invitados, debido a que las posibilidades de continuar este increíble viaje se acortaban con cada milla que avanzaba la expedición.

Después de 26 días de sólo ver un horizonte curvo y despejado cambiamos a una navegación rodeada de verdes islas con playas de arenas blancas donde todo nos indicaba que nos encontrábamos en uno de los parajes turísticamente más explotados del planeta. Las guardias adoptaron una actitud mucho más seria en cuanto a la navegación, debido a que la gran mayoría de los trasatlánticos de la zona tendían a acercarse demasiado para mostrarnos como algo folclórico o típico del lugar, sin siquiera saber que acabábamos de cruzar el Atlántico en una nave del siglo xv. Volvíamos bruscamente al siglo xx.

Finalmente, el sábado 14, después de 29 días desde que zarpáramos de Gomera, entramos a la marina de Puerto del Rey, ubicada en el lado oeste de la isla de Puerto Rico.

- Duración de la travesía: 29 días.
- Total de millas navegadas: 3.150.
- Promedio diario de avance: 95,105 millas.
- Promedio de velocidad: 3,967 nudos.
- Menor avance en 24 horas: 0,791 nudos.
- Mayor avance en 24 horas: 5,708 nudos.

Tranquilamente y sin que nadie se diera cuenta, los carabeleros habían arribado al nuevo mundo finalizando un viaje histórico. Creo que la sensación que todos sentimos fue tan honda e íntima que sólo la comparo con la que deben haber sentido Colón y sus marineros cuando arribaron a la isla de San Salvador. Al hablar con la gente uno se daba cuenta que no tenían la misma visión del viaje que nosotros. Preguntas como: ¿Y no lleva-

ban hielo? y otras por el estilo, no podían causar otra cosa que risa. Nadie nos entendió.

Luego de una breve estadía en la mencionada marina, el 20 de diciembre la impresionante fortaleza de El Morro recibe a las tres peregrinas después de tan largo viaje. Los que navegamos en ellas tuvimos la oportunidad de viajar a través del tiempo, enriquecidos por el descubrimiento de la lentitud. Desde esta perspectiva hemos conocido el mar. El mar como camino, como ruta al interior de uno mismo.



*Midiendo con el astrolabio a la más antigua de las usanzas*



### Conclusiones

En el pasado las tripulaciones de Colón buscaban riquezas. Hoy esta riqueza está en el salto que hemos dado. Atrapados como por arte de magia en una nave del siglo xv, nuestra actividad a bordo fue idéntica a la de aquellos

que nos precedieron. En el siglo de la prisa hemos descubierto la lentitud y desde la lentitud el gozo de cada instante vivido con la intensidad del que sabe que pronto será pasado.

Este tipo de experiencia no logra otra cosa que engrandecer el amor que siente todo marino por el mar.

### BIBLIOGRAFIA

- Video *Naves del descubrimiento*, Videoteca Quinto Centenario, 1991.
- Reportaje programa informativo "En portada", Vicente Botín, TVE, enero de 1992.
- *La Santa María, la Pinta y la Niña*, Biblioteca del Quinto Centenario, 1991.
- Revista *Américas* N° 5, 1992.
- "Extractos del diario de Colón", fraile De las Casas.
- Apuntes del autor.

\* \* \*