

LA VIDA A BORDO – EL VIAJE ATLANTICO.

En Tenerife estuvieron tres días aprovisionándose de carne, pescado, fruta y agua y una vez en la mar estuvieron dos días más en Punta Roja pescando. *“Sabrá Vuestra Ilustrísima que en una de estas islas no se encuentra ni una sola gota de agua de manantial, a no ser cuando a mediodía baja una nube del cielo, que rodea un gran árbol cuyas ramas y hojas destilan gran cantidad de agua”* A. Pigafetta

Tenerife 30 de setiembre de 1519. La flota se hace a la mar. Magallanes hace prometer a todos los expedicionarios, bajo juramento al rey de España que acatarán sus órdenes y hecho esto ordenó a todos los pilotos y maestros de sus naves que estas no se separaran nunca unas de otras, ni en las tempestades ni durante la noche. Él iría siempre delante al mando de la capitana y ordenó que el resto de las naos le siguieran por la vista de una antorcha encendida en el farol (fanal) de la popa de su nave, la **Trinidad**. El lunes 3 de octubre se hacen a la mar rumbo Sur- Sudeste en busca de la costa africana.



Película Baskavigin - Fotografía: cortesía de Andrea Irazu

No existe narrativa descriptiva, ni narrador avezado capaz de transmitir el sentimiento de vacío y soledad que debieron de sentir aquellos hombres cuando veían apagarse por la popa el resplandor de las luces de la isla de Tenerife, que dejaban atrás y notar que ese olor a vegetación y humedad asociada a la presencia de tierra en el mar, se iba poco a poco difuminando. El balance se hace continuo y no hay más que oscuridad a proa. Cada vez cuesta más distinguir la luz del fanal de popa del barco que les precede, se hace más difícil mantener el rumbo y el viento hace silbar las jarcias mientras se hinchan las velas, provocando un ruido inquietante. Toda la nave cruje con cada golpe de pantoque. A pesar de todo reina una cierta paz. Los hombres antes de hacerse a la mar han oído misa en la cubierta de cada una de las naves y se ha servido una ración

extra de vino con la cena. El sol estaba aún sobre el horizonte, ahora ya es noche cerrada y todos descansan a cubierto, la tranquilidad de la noche sólo es alterada por los toques de campana de cambio de guardia cada cuatro horas y cada dos para señalar las medias guardias. Magallanes que se ha negado a seguir las Instrucciones Reales, no ha dado ni rumbo ni derrota al resto de los capitanes marca unas instrucciones claras. Él irá



siempre por delante y las demás le seguirán en la noche a la vista del fanal (farol) de popa. Si encendía dos luces, debían de estar atentos al cambio de rumbo porque el viento no era favorable. Si encendía tres luces, significaba arriar la boneta para navegar con mayor velocidad. Si hacía señales con cuatro luces, debían amainar la velocidad. Si disparaba una bombardita era señal de que había visto bancos de arena. Cada noche se hacían tres guardias, la primera al anochecer, la segunda a partir de las doce y la tercera al amanecer. Toda la tripulación de cubierta estaba repartida en tres grupos, la primera a las órdenes del capitán, la segunda a las órdenes del piloto y la tercera a las del maestro. Magallanes ordenó que todas las naves

observaran estas señales y fueran establecidas las guardias para navegar más seguros y tras él.

Deberán costear teniendo cuidado de no acercarse a las islas de Cabo Verde de dominio portugués. Pasarán entre el archipiélago y la costa, procurando no ser vistos. El viento



es favorable y hay una ligera marejada pero la expedición avanza a buen ritmo de marcha durante esa primera noche, ritmo que seguirá durante los primeros días favorecido por el viento norte, que es dominante en la zona. Pronto se hace día y salen todos a cubierta.

Aquellos hombres que miran curiosos pero confiados al horizonte no saben el triste final que tendrán la gran mayoría de ellos. Amanece y con el inicio del nuevo día comienza la limpieza de cubierta y el mínimo aseo personal. Pronto tendrán que formar en la cubierta principal para recibir las órdenes del contramaestre, que ha revisado la jarcia y

en compañía del carpintero, el fondo de la sentina que es el lugar en donde antes se detectan las primeras entradas de agua a través del forro del casco.

Los instrumentos de navegación de la época eran muy elementales : Una brújula para conocer el rumbo de la navegación. Un astrolabio para conocer la posición de las estrellas en el firmamento. Un cuadrante para determinar el ángulo de altura sobre el horizonte. La más importante toma de altura se realizaba al sol en el momento más alto, es decir en el mediodía y con unas tablas y un cálculo establecido, se conocía la latitud en ese momento. Sólo con la altura sobre el horizonte de la estrella polar también se podía conocer la latitud, pero esta medición daba lugar a grandes errores y desde luego en el hemisferio sur ya no se le veía. Un reloj de arena, del que debían estar atentos el timonel y su ayudante para marcar las horas y cantar las guardias. Una cuerda de nudos, anudada cada 15 metros y que con un ancla flotante (tabla) en su extremo, era tirada por la popa por el piloto y medida la velocidad de salida mediante el reloj de arena. Con un viento favorable se podían alcanzar los 5 nudos. La tripulación dormía inicialmente tumbados sobre sacos de hojas, luego en hamacas de lona (coys) en los sollados de popa y del entrepuente.

La comida y las condiciones de vida a bordo eran realmente duras. La comida a base de patatas, legumbres, frutos secos, pescado, tocino y carnes saladas, galletas de harina sin levadura y agua, que se usaba exclusivamente para beber. También se llevaban un par de barricas de vino de Jerez y animales vivos, gallinas y cerdos. No existía ningún tipo de higiene y los marineros a veces compartían hamaca según estuviesen o no de guardia. La comida caliente, cuando el tiempo lo permitía se hacía una vez al día en un fuego sobre un cajón metálico en la cubierta de proa, era fundamentalmente un guisado de patatas o legumbres con carne o pescado salado y se servía en un plato de madera. En caso de tormenta la vida a bordo se complicaba, era peligroso encender el fuego se cambiaba la ración de carne por una de queso, agua y vino. El vino, ya era otro asunto, en cambio constituía una parte importante de la carga, pues era la única fuente segura de agua potable, utilizándose también como vinagre para cocinar y conservar el agua potable. También era una mercancía a canjear. Los domingos se oía misa en la cubierta, si el tiempo lo permitía. En cada barco había un cura y éste tenía la responsabilidad de enseñar la doctrina a la tripulación. Aunque también tenía otras misiones, era el encargado de negociar durante las peleas o discusiones. Además hacía de psicólogo y cuidaba a los enfermos.

La ruta elegida por Magallanes a partir de la salida de Canarias me parece totalmente razonable, contra la opinión de algunos historiadores, que mantienen que quería engañar a los pilotos españoles diciendo que iban a ir por la ruta conocida, bordeando África. No está demostrado y además la ruta trazada es correcta. Costea hasta Sierra Leona, el punto geográfico en que la costa empieza a discurrir hacia el Este y comienza el Golfo de Guinea. ***“Lunes 3 de octubre. A medianoche se dirigieron las naves por el camino del austro, es decir hacia el mar océano pasando entre Cabo Verde y sus islas a 14 grados y medio, durante muchos días navegamos por la costa de Guinea en donde hay una montaña llamada Sierra Leona a 8 grados de latitud”*** A. Pigafetta.

Llegados a este punto y en un rumbo SSW (sur sudoeste) comienza la ruta al encuentro de Brasil.

Ya ha comenzado las primeras diferencias entre el Capitán General, sus fieles capitanes portugueses y la parte castellana de la expedición encabezada por Juan de Cartagena, por la pretensión justificada de este de conocer los planes de ruta de Magallanes. Este amenaza primero con encarcelar a Cartagena y después finge compartir la información. Hay que decir también que aquellos barcos se movían por la fuerza del viento y las corrientes y que esta travesía es mucho más difícil que la realizada por Colón, que se dejó llevar por los vientos alisios y en cuatro semanas y media alcanzó el continente americano.

Así describe Pigafetta las condiciones del tiempo en el Atlántico: ***“Durante ese viaje tuvimos de todo, vientos contrarios, bonanzas o lluvias sin viento. Llovió durante sesenta días seguidos, en contra de la opinión de los antiguos.*** (se refería a que existía la creencia de que en los trópicos no llovía nunca). ***Antes de arribar al Ecuador a 14 grados, nos sorprendieron ráfagas de vientos impetuosos y corrientes de agua. No pudieron avanzar para que las naves no peligrasen, se arriaron todas las velas y de esta suerte navegamos hasta que pasó la tempestad. Cuando llovía no hacía viento y cuando hacía sol, bonanza.”***

Poco más nos cuenta Pigafetta de esta travesía salvo que durante las oscuras noches muchas veces se les apareció el Santo Cuerpo, es decir la luz de San Telmo, ardiendo sobre el palo mayor con luces resplandecientes como antorchas y que vieron muchos pájaros raros entre ellos uno que no tenía culo, otro que la hembra pone sus huevos sobre la espalda del macho, además de unos peces muy raros que tienen alas y que vuelan como los pájaros (pez volador).

Dice también que cuando pasaron el ecuador en dirección sur perdieron de vista a la estrella polar, la navegación continúa “por estima” es decir que al sólo conocerse la posición del buque en la latitud, la distancia recorrida hacia el oeste debe de hacerse de una manera estimada, por la velocidad calculada del buque arrastrado por el viento, pero sin poder conocer la deriva que le abate por la fuerza de las mareas. No es una navegación sencilla durante el día, pero es más difícil aún durante la noche, tratando de mantener la formación guiados por el fanal de la nave capitana.

El 13 de noviembre de 1519, dos meses y medio después de dejar la costa de Tenerife llegan a la costa de Brasil. ***“Navegamos entre el austro y el garbino hasta una tierra llamada del Verzín a 23 grados y medio del polo Antártico. Esta tierra está a continuación del cabo San Agustín. Allí nos abastecimos de gallinas, batatas y piñas muy dulces, que es la fruta más sabrosa que existe, carne de anta, que es como de vaca, caña de azúcar e infinidad de cosas, que no explico para no parecer prolijo”.*** (A. de Pigafetta). La expedición había llegado al continente americano.



Antonio Pigafetta

Este escritor y diplomático italiano fue el cronista oficial de la expedición, que relató minuciosamente en su obra *Relación del primer viaje alrededor del mundo*. Se enroló en la expedición adscrito al servicio del capitán, con la categoría de “sobresaliente” (hombre de armas y combatiente). Una vez en España, Pigafetta presentó su crónica a Carlos I, en Valladolid, de donde pasó a las cortes de Portugal y Francia. En Francia, la regente María Luisa de Saboya, madre de Francisco I, hizo la primera publicación de la relación. La *Relación* fue publicada en francés en 1523, en italiano en 1536, 1550 y 1563, y en inglés en 1555. La versión más completa y fiel al manuscrito se encontró a principios del siglo XIX en la Biblioteca Ambrosiana de Milán, escrita en dialecto véneto, con la ortografía propia de los escritores vénetos del siglo XVI.

“Relación del primer viaje alrededor del mundo”

Antonio Pigafetta con su crónica del viaje, publicada en Milán en 1524 dio noticia de la vida a bordo y las vicisitudes de la expedición en la primera parte del mismo. A raíz de la muerte de Magallanes, a cuyo servicio personal había embarcado, pierde en interés por la narración y no menciona ni una sola vez a J.S. de Elcano a quien detestaba. No se conserva original, ni total ni parcial, de la crónica manuscrita de Pigafetta.

