

VIAJES ACCIDENTALES A AMERICA

POB

ENRIQUE MARCO DORTA

El tema de los posibles contactos entre el Viejo y el Nuevo Mundo anteriores a Colón, continúa siendo apasionante desde que, poco tiempo después del Descubrimiento, comenzó a circular en los ambientes marineros de Andalucía, hasta convertirse en algo aceptado como cierto entre los del oficio, la historia del piloto anónimo que por azar había llegado a las Antillas unos lustros antes que el Almirante. Como es sabido, fue el cronista Gonzalo Fernández de Oviedo (1535) el que por primera vez, y poniéndola en duda, se hizo eco de la noticia¹, si bien en otro pasaje de su *Historia*² parece aceptarla, aunque no aluda concretamente a ella: «... creo que el almirante primero don Cristóbal Colón, no comenzó este descubrimiento a lumbre de pajas, sino con muy encendidas e claras auctoridades e verdadera noticia destas Indias». Años más tarde, Francisco López de Gómara³, vuelve a relatar el episodio de la carabela que, obligada por los vientos, arriba a una tierra desconocida y cuyo piloto, enfermo después de la penosa travesía de regreso, es recogido por el futuro almirante. «Falleció el piloto .. —nos dice— y dejóle la relación, traza y altura de las nuevas tierras, y así tuvo Cristóbal Colón noticia de las Indias». Gómara acepta el viaje como cierto.

No es del caso analizar aquí, entre los viajes en que el Atlántico ha sido cruzado por accidente, el de ese misterioso piloto

¹ Fernández de Oviedo, I, 16.

² Fernández de Oviedo, V, 39.

³ Gómara, *Historia de las Indias*, 1946, pág. 165.

que hay que considerar, en mi opinión, no ya posible sino más que probable. Mi intención es tratar de algunos viajes accidentales entre España y América, documentados por historiadores contemporáneos de los mismos, y de alguno posible que difícilmente se confirmará, pues no dejó testimonio escrito.

Como es sabido, la navegación entre las islas atlánticas más cercanas a la costa africana —Madeira, Canarias, Cabo Verde— y la zona de América comprendida entre el Ecuador y el Trópico de Cáncer, es bastante fácil y segura. Los alisios del Nordeste —«las brisas», como se les llamaba en la época de las flotas de Indias— son vientos constantes, con variaciones en cuanto a intensidad según la latitud, que llevan a un buque de vela hasta las Antillas en singladuras tan plácidas que, a veces, se suceden varias sin que sea preciso tocar el aparejo; y sin otras molestias que las que pueda ocasionar alguna «turbonada» de las que son frecuentes en los trópicos. Esa bonanza habitual en la zona atlántica de referencia, explica el hecho de que no se perdiera ni uno sólo de los pequeños veleros —muchas veces robados— que, en viajes clandestinos, cruzaron el Atlántico desde las islas por los años cuarenta de este siglo, época de ilusionada y masiva emigración canaria a Venezuela. Por entonces se comentaba en los ambientes marineros de Tenerife que una pequeña goleta había zarpado clandestinamente con aquel destino, al mando de un teniente provisional de Infantería, y otra llevando, como piloto, a un maestro nacional. Claro está que esos buques eran idóneos para realizar la travesía y siempre llevaban, entre la escasa tripulación, marineros de oficio, avezados a las duras faenas de la navegación y la pesca por la costa de Africa y capaces para la maniobra de las velas, del todo desconocida, en la mayor parte de los casos, para los improvisados pilotos.

En las crónicas marítimas abundan noticias de travesías rápidas a través del Atlántico, y de algunas quedan recuerdos en las islas. Frente a la playa de Las Alcaravaneras de Las Palmas podíamos contemplar las esbeltas líneas de la goleta «Marte», construida en Santa Cruz de Tenerife en 1919, que, en su primer viaje, invirtió sólo doce días desde que levó anclas en dicho puerto hasta la recalada en Cabo Francés, en la isla de Santo Domingo. En Santa Cruz de La Palma se recuerdan todavía —y

en la Lonja de Comercio de La Habana me los comentaban hace treinta años— los viajes rápidos de la hermosa brick-barca «La Verdad» en el último tercio del siglo pasado; y en algún viejo manual de Geografía se citan los del «Pablo Sensat»⁴, velero de construcción mallorquina, que, ya cargado de años, continuó navegando a América con la contraseña de los hermanos Orive, navieros de Las Palmas. También en este puerto se recuerda todavía la corbeta «Guadalhorce» que, con setenta años a flote, hizo viajes muy rápidos a Nueva York, hasta que, el 9 de noviembre de 1932, un ciclón la sepultó sin dejar rastro cerca de las costas de Puerto Rico.

En su tiempo llamó la atención en Europa —y el embajador de Venecia en Madrid lo relató en un despacho dirigido a su Gobierno— el viaje de la fragata de la Armada «Paz» a Cartagena de Indias, al mando del brigadier don Federico Ravina. Zarpó de Cádiz el 17 de junio de 1789, y, en veintiocho singladuras llegó al puerto de destino, donde levó anclas dos días después dirigiéndose a La Habana. Apenas se detuvo igual tiempo en la capital de Cuba para refrescar víveres y aguada y el 2 de septiembre, después de treinta y cuatro días de mar, con vientos contrarios desde las Azores, fondeó en Cádiz. Había recorrido más de doce mil millas en setenta y dos singladuras⁵.

Pero la rapidez de estos viajes a vela y de otros cuya enumeración llenaría muchas páginas, hay que atribuirlos a la pericia de sus capitanes y a las condiciones marineras de los buques, botados al agua en una época en la que la construcción naval en madera y el aparejo habían alcanzado su máxima perfección. No es el caso de algún otro viaje extraordinariamente rápido, como el que nos relata el historiador jesuita P. Acosta refiriéndose al año 1571. «A mí me acaeció pasando a las Indias —nos dice—, verme en la primera tierra poblada de españoles, en quince días después de salidos de las Canarias, y sin duda fuera más breve el viaje, si se dieran velas a la brisa fresca que corría»⁶. Aunque fuese muy velera la nao en que viajó el P. Acosta,

⁴ Camena d'Almeida, 637.

⁵ RGM, 1882.

⁶ Acosta, 1954, 31.

no parece que fuera ésta la única causa de la rapidez de una travesía del Atlántico. En aquella época, la construcción naval estaba muy lejos de la perfección técnica que había de alcanzar tres siglos más tarde. De acuerdo con la fórmula tradicional del *as, dos, tres* (la manga igual al doble del puntal y la eslora al doble de la manga), los cascos eran panzudos, por lo que los buques, sin la *finura* de líneas y las altas arboladuras de la segunda mitad del siglo XIX, eran pesados y lentos. A lo que parece, en aquel mes de julio de 1571, el alisio refrescó más de lo corriente, y la prueba es que, según testimonio del viajero jesuita, el maestre de la nao tomó sus precauciones y no se atrevió a largar todo el paño.

También se conocen muchos casos en que los malos tiempos impidieron a un navío seguir su derrota, llevándole a un puerto muy distante del de su destino⁷. En 1570 embarcaron en Madeira diez misioneros jesuitas para pasar al Brasil, pero el buque no pudo rebasar el Cabo San Agustín y, llevado por los alisios, arribó a Santiago de Cuba⁸. Peor aún fue lo que le sucedió a una nao que, con un valioso cargamento de azúcar y cueros, despachó de Santo Domingo para España, en 1536, el vecino de aquella isla Hernando Gorjón, el fundador del Estudio General de la Española. La nao, en la que iba por maestre Juan Bermúdez —descubridor casual de las islas que llevan su nombre— llegó felizmente a la Tercera, en las Azores, y zarpó después de refrescar la aguada y tomar algunos víveres; pero «subcedieronle tales tiempos e tan forzosos, que hubo de dar la vuelta» y volvió a fondear en el río Ozama, cinco meses y medio después de haber salido del puerto. Forzado por los vientos o bien

⁷ Sucedió algunas veces en el siglo XVI, como dice Fernández de Oviedo (I, 37): «..Ha acaescido algunas veces pasar las naos, de noche o por tiempos forzosos, adelante; o por estar cerrado el horizonte, discurrir entre estas islas sin ver alguna dellas hasta dar en la isla de Sant Juan, o en la de Jamaica... o, por acaso, en la de Cuba, que es la más occidental de todas las que tengo dicho. E algunas veces, por culpa o desventura de los pilotos e marineros, ha habido navíos que en ninguna de estas islas han tocado, e se han pasado de largo hasta Tierra Firme.»

⁸ Leite, págs. 253-254.

porque los malos tiempos no le permitieran tomar la altura del sol, se engolfó en los alisios y tuvo que volver al puerto de partida. El cargamento llegó bien menguado, pues tripulantes y pasajeros tuvieron que comerse los cueros de vacas asados o cocidos, después de ponerlos en remojo y adobarlos con azúcar. El armador de la nao puso pleito al maestro y al piloto, acusándoles de negligencia, pero la Audiencia falló que el caso había sido fortuito y los acusados quedaron libres⁹.

No estará de más recordar aquí, por cuanto puede ilustrar sobre el tema de este symposio, un suceso reciente del que se publicaron amplias informaciones en los periódicos españoles y, en especial, en los de Canarias. El 21 de julio de 1968 salió de El Golfo, en la isla del Hierro, el «Fausto» (pequeño buque de unos catorce metros de eslora, con un motor de 43 HP), tripulado por cuatro hombres, con destino a Tazacorte, en la costa occidental de la isla de La Palma. Cuatro días después, el 25 del mismo mes, lo encontró a la deriva el mercante inglés «Duquesa», a los 28° 15' de latitud N y 19° 45' longitud W, a menos de cincuenta millas de las costas de la isla. El capitán del buque, además de suministrarle víveres, agua y combustible, le señaló el rumbo, comunicando por radio que el barco llegaría a Tazacorte por la tarde del mismo día. Pasaron días y semanas y el «Fausto» no apareció. Dos meses y medio después, el 10 de octubre, el carguero italiano «Anna de Maio» lo encontró al garete y con un cadáver a bordo, a los 23° 0' N y 38° 30' W. En setenta y dos días a la deriva, a impulsos del viento, había navegado alrededor de 1.080 millas, o sea, unas catorce por singladura, en dirección S-57,5°-W aproximadamente. Según testimonio del capitán del barco italiano, no había en el «Fausto» vestigios ni notas escritas que permitieran reconstruir la tragedia, cuyo secreto guardó para siempre la mar. Lo indudable es que, de haber dispuesto de agua y víveres, con un rudimentario aparejo de fortuna hubiera podido alcanzar las costas de América a impulsos de los alisios¹⁰.

* * *

⁹ Fernández de Oviedo, 1959, V, pág. 368.

¹⁰ Informaciones en *El Día*, de Santa Cruz de Tenerife, 11 y 17 de octubre de 1968.

Pasemos a considerar los posibles motivos de viajes accidentales documentados o hipotéticos y la posibilidad de que, como creía el P. Acosta, llegaran a las Indias «hombres vencidos de la furia del viento, sin tener ellos tal pensamiento»¹¹.

En fecha cercana a 1734, la Real Aduana de Tenerife despachó un buque con cargamento de vino, media docena de hombres de tripulación y víveres para cuatro días, con destino a otra de las islas, La Palma o la Gomera. «Arrebatado el barco de un Levante furioso, se vieron obligados a dejarse llevar de la furia del mar y del viento varios días hasta que se les acabaron aquellos cortos bastimentos que habían prevenido; y en fin, mal contentos, con sólo vino, que les servía de bebida y no de nutrimento..., cuando ya flacos y desfallecidos esperaban la muerte por horas, quiso Dios que descubrieran tierra, que fue la isla de la Trinidad de Barlovento... y dieron fondo en el puerto que llaman de España». Relata el suceso el P. Gumilla¹², a quien se lo refirieron los vecinos de San José de Oruña, la capital de la isla, en 1734.

Unos setenta años antes, en 1665, el obispo don Bartolomé García Jiménez, se embarcó en Cádiz en una saetía que zarpó en conserva de la flota de Indias, con destino a Las Palmas, para tomar posesión de su silla episcopal. No podía imaginar el obispo que tardaría más de un año en alcanzar las playas de su diócesis: el buque «se propasó de estas islas para la de Santo Domingo»¹³. El cronista que relata el hecho nada nos dice de los motivos que impidieron al buque tomar el puerto de las Isletas. No parece probable que se debiera a impericia del piloto ni a averías que dificultaran el gobierno del buque, por lo que es de creer que un violento Nordeste lo desvió de su derrota, alejándolo de las islas. Una vez engolfado en el Atlántico y en plena zona de los alisios, sin duda corto de víveres y de agua, era forzoso seguir rumbo a las Antillas para aprovisionarse y así, sin quererlo, el ilustre pasajero viajó a la isla Española. No sería cómodo el viaje en la saetía, especie de galera pequeña de poca manga y poco

¹¹ Acosta, 1954, 31.

¹² *El Orinoco*, 1963, 303.

¹³ Castillo, 1948-1960, 806.

puntal, con aparejo de velas latinas, inapropiado para tan larga navegación.

Temporales y malos tiempos son frecuentes entre el Estrecho de Gibraltar y las Canarias, en el «Golfo de las Yeguas» como se llamaba a ese sector del Atlántico en el siglo XVI. También lo son en los mares de las islas, dificultando la navegación entre ellas. Un velero que, en caso de mal tiempo, no pudiera mantenerse a la capa hasta esperar bonanza para poner rumbo al puerto canario de su destino, si tuviese que «correr el tiempo» dejándose llevar por los vientos, una vez en esa especie de «carretera general» que forman los alisios entre el Ecuador y el Trópico, tendría forzosamente que cruzar el Atlántico hasta cerca de las Antillas para volver.

* * *

Consideremos ahora la posibilidad de un viaje fortuito en tiempos más remotos. Sabido es que los tartessios conocieron las islas Canarias y Madeira y que los púnicos establecidos en Cádiz, siguiendo los pasos de estos marinos andaluces, navegaron a esos archipiélagos atlánticos. Diódoros de Sicilia, que escribía en la época de Augusto, recoge, de fuentes griegas más antiguas, la historia de unos marinos fenicios que, navegando por las costas de Africa, fueron «arrastrados por los vientos hasta parajes de larga navegación por el océano», arribando a una isla¹⁴. No sería tierra americana como cree el P. Gumilla¹⁵, pues, en ese caso, los navegantes no hubieran podido regresar por desconocer la derrota de vuelta y consta, por el mismo Diódoros, que el descubrimiento de la fértil isla —quizá Madeira— fue conocido. Sobre la posible o probable arribada de naves de Sidón a la costa del Brasil, después de navegar las costas orientales de Africa, nos hablará nuestro compañero Federico Pérez Castro en su estudio sobre la inscripción fenicia encontrada hace casi un siglo en Paraíba. Si efectivamente, naves procedentes del Mar Rojo doblaron el Cabo de Buena Esperanza, es fácil que los vientos

¹⁴ García Bellido, 1967, 12.

¹⁵ Ob. cit., 305.

del hemisferio sur las llevaran a las tierras más occidentales del continente sudamericano.

Conocido es de todos el sorprendente descubrimiento del arqueólogo García Payón, que en 1933 encontró una pequeña cabeza romana, de hacia el año 200 de nuestra era, en un yacimiento de cultura azteca-matlatzinca en el valle de Toluca, en México¹⁶. Heine-Geldern, que estudió la cabecita romana, supone que procede de alguna factoría de la costa malaya y que de allí pasaría a América Central por la vía de China¹⁷, pero tanto Pericot¹⁸ como Alcina¹⁹, opinan que más fácilmente pudo llegar a través del Atlántico. El hallazgo tuvo lugar cerca de la costa del Golfo de México y el camino de Oriente a Occidente es más corto y más fácil que a través del Pacífico. El descubrimiento de García Payón lleva a la certidumbre de que romanos de la época imperial llegaron a tierras americanas— a las Antillas o a las costas del Golfo de México— hacia el año 200 de nuestra era o más tarde; y, por supuesto, en viaje fortuito.

Es sabido que los romanos conocieron las islas Canarias y el hecho, documentado por testimonios de la antigüedad, quedó corroborado hace pocos años (1964) cuando unos submarinistas pescaron en «El Río», entre Lanzarote y la Graciosa, una ánfora romana que los arqueólogos han datado entre los siglos III y IV de nuestra era²⁰. Posteriormente (1965 y 1966) se encontraron otras tres, una al norte de la isla Graciosa, otra entre ésta y Alegranza y la última frente al puerto de Arrecife.

En mosaicos y en relieves, sobre todo, nos quedan testimonios gráficos más que suficientes para hacernos idea exacta de cómo eran las naves de comercio romanas —de propulsión a vela, exclusivamente— que frecuentaron las Canarias. En un relieve del siglo III que representa el puerto de Ostia, se ve, en primer término, uno de estos buques de roda muy prolongada y alta popa con el codaste terminado en forma de cuello de cisne,

¹⁶ García Payón, 1961.

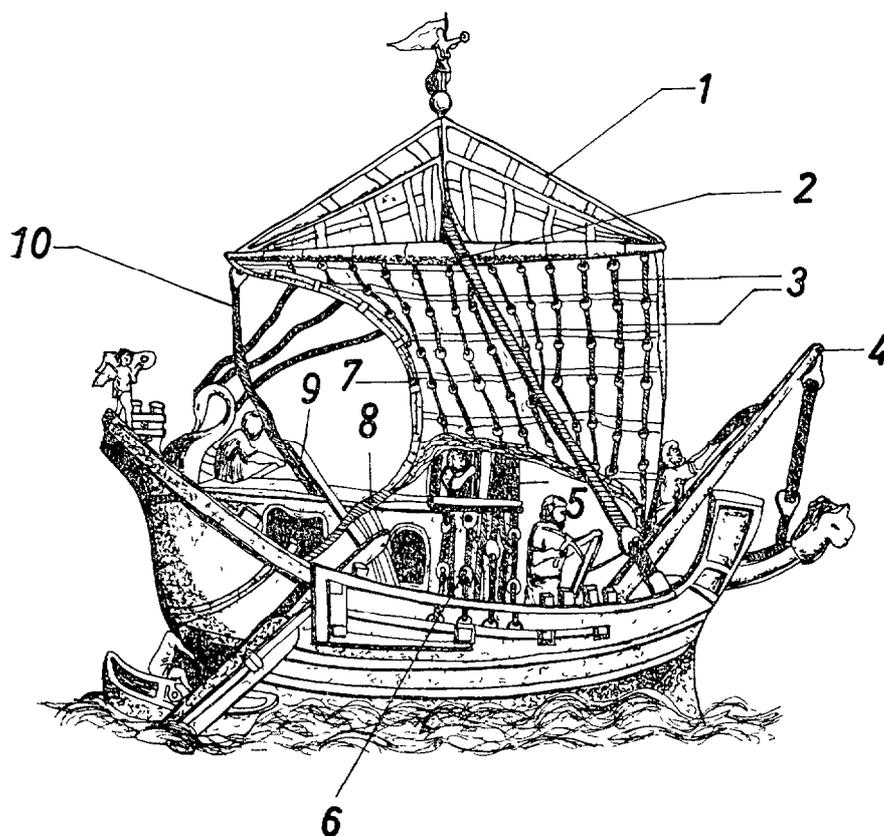
¹⁷ Heine Geldern, 1961.

¹⁸ Pericot, 1962, 17, y 1953, 9.

¹⁹ Alcina, 1969, 17.

²⁰ Serra, 1965, 232; García Bellido, 1967, 28

del que he calcado el adjunto esquema. Resulta difícil calcular las proporciones del casco, pero se advierten su forma panzuda, las líneas delgadas de la proa y las cintas de refuerzo a lo largo. En la aleta de estribor se ve el timón *de caja*, formado por una ancha pala cuyo vástago se aloja en un saliente de la borda y



1: Amantillo.—2: Estay.—3: Brioles.—4: Botalón.—5: Obenques.—6: Bigota.
7. Relinga.—8: Escota.—9: Caña.—10: Braza.

lleva la correspondiente *caña* para manejarlo. El mástil, que está situado hacia el centro de la quilla, arbola una verga fija sostenida por *amantillos*. Se aprecia con detalle la tabla de

jarcia con los *acolladores* guarnidos en sus *vigotas*, que tensan los *obenques*. El estay de proa se sujeta al pie del empinado *botalón*. La vela lleva *relingas* en los bordes y *brioles* que permiten tomar rizados o aferrarla a la verga, así como las *escotas* para cazarlas. De los penoles de la verga penden las *brazas* que servían para orientar la vela. En el botalón se arbola una verga con la *cebadera*, vela que persistió en los navíos hasta fines del siglo XVIII.

En el relieve que comento aparece, a la sombra de la vela, un carpintero de ribera labrando con la azuela un trozo de madera; y en la proa del buque, un marinero tensando el aparejo del botalón. En la nave de la derecha del relieve, que está mutilada, junto a la figura del dios Neptuno, se ve a un marinero trepando por la jarcia y a otro pisando el marchapié y con el torso apoyado en la verga, aferrando la vela como lo haría un gaviero en un velero de hoy.

Una nave como la comentada podía navegar muy bien en popa o con vientos *largos*, como los alisios, recibiendo los por la aleta con un ángulo máximo de 45° en relación con la línea de la quilla. Pero su aparejo no le permitía navegar de *bolina* dando bordadas para avanzar contra el viento.

Imaginemos ahora una de estas naves sorprendida en aguas de Canarias por un furioso temporal del Nordeste, obligada a correr a palo seco delante del viento huracanado durante varios días. Al amainar el tiempo, lo más probable es que se encontrara lejos de las islas, en plena zona de los alisios, impulsada por las brisas constantes que la llevarían por rumbos de componente oeste. Pudo haber llegado a las tierras, entonces incógnitas, de las Indias, lo mismo a las costas del Brasil o de Guayana que a las Antillas. También es posible que rebasara estas islas *sin poder* arribar a ninguna y fuese a terminar sus singladuras en el litoral de México²¹. Después del viaje de Bombard en condiciones de naufrago voluntario, hay que conceder un amplio margen a la resistencia humana. Los marineros estarían agotados o moribundos, pero el viaje casual pudo ser posible. El nuevo continente habría sido encontrado pero no descubierto. Para descubrirlo

²¹ Véase nota 7.

hacía falta regresar a las playas del Viejo Mundo y dar la noticia. Y ése, la derrota de vuelta aprovechando los «variables de Poniente» que hay que buscar unos diez grados más al norte del Trópico de Cáncer, fue el secreto de Colón. El que tal vez le comunicara el piloto anónimo —andaluz, portugués o vizcaíno— que después de vagar por las Antillas buscando afanoso el camino de regreso, encontró al fin los vientos de Poniente y pudo arribar a Madeira con vida suficiente para confiar al marino genovés la confianza de su descubrimiento, base de la tenacidad que valió el éxito al futuro «Almirante de la Mar Oceana».

BIBLIOGRAFIA

José de Acosta:

1964 *Historia natural y moral de las Indias*, en «Obras», del P. J. de Acosta. Edición de F. Mateos, S. J. Madrid.

José Alcina Franch:

1969 *Origen trasatlántico de las culturas indígenas de América*, «Revista española de Antropología Americana», volumen IV. Madrid.

P. Camena d'Almeida:

s. a. *La Tierra*, traducción de A. Blázquez. Barcelona, sucesores de Juan Gili.

Pedro Agustín del Castillo:

1948-1960 *Descripción histórica y geográfica de las Islas Canarias*. Edición de Miguel de Santiago. Madrid.

Gonzalo Fernández de Oviedo:

1959 *Historia general y natural de las Indias*. Edición de J. Pérez de Tudela. Tomos I y V. Madrid.

Antonio García Bellido:

1967 *Las islas Atlánticas en el mundo antiguo*. Las Palmas.

José García Payón:

1961 *Una cabecita de barro de extraña fisonomía*, «Boletín del Instituto Nacional de Antropología e Historia», número 6. México.

José Gumilla

1963 *El Orinoco, ilustrado y defendido*. Caracas.

Robert Heine-Geldern:

Ein romischer Fund aus dem vorkolumbischen Mexico, «Österreichischen Akademie der Wissenschaften», núm. 16. Viena.

Serafim Leite:

1938 *Historia de la Compañía de Jesús no Brasil*, tomo II. Lisboa.

Francisco López de Gomara:

1946 *Historia de las Indias*, «Biblioteca de Autores Españoles», tomo XXII. Madrid.

Luis Pericot:

1962 *El punto de vista de un arqueólogo europeo ante los problemas de la Prehistoria americana*, «Jornadas Internacionales de Arqueología y Etnografía», tomo II. Buenos Aires.

1963 *Africa y América El problema de sus posibles contactos precolombinos*. Madrid. Instituto de Estudios Africanos

1882 «Revista General de Marina», tomo X, 1882, págs. 777-780.

Elías Serra Ráfols:

1963 *La primera ánfora romana hallada en Canarias*, «Revista de Historia Canaria», núms. 141-148, vol. XXIX, págs. 231-233. La Laguna.