

# crucero El Atlántico a pelo

Por Emmanuel y Maximilien Berque

## ¡Sin brújula! ¡Sin reloj!

En abril de 2003 dos aventureros franceses, Emmanuel y Maximilien Berque, de 53 años de edad, realizaron una extraordinaria travesía por el Atlántico sur a bordo de una minúscula embarcación. Esta fue, según nos narran, una fabulosa experiencia marítima y astronómica pues partieron sin ningún tipo de cartas ni instrumento de navegación, y a pesar de todo navegaron desde la isla de Lanzarote a la isla de La Désirade, en las Antillas. Una viaje de más de 3.000 millas y 27 días de navegación.



**S**entimos una gran admiración por los antiguos navegantes, sobre todo en esta época nuestra marcada por la alta tecnología en la que a menudo la aventura es falseada por los compromisos de la comunicación y el marketing. Por esta razón, en 1996 atravesamos el Atlántico hasta Miami sin patrocinadores sobre una lancha de

cuatro metros, el "Micromégas", que habíamos diseñado y construido en nuestra playa de Landes, entre Bordeaux y Biarritz. Un largo viaje de más de 6.000 millas sin baliza de socorro, radio, ni motor, y con la única ayuda de un pequeño sextante de 50 euros. Nuestro objetivo era el experimentar las sensaciones de los antiguos conquistadores, ya que nunca habíamos ido a los Estados Unidos, ni en avión ni en barco. De esta manera, quisimos realizar una travesía sin ningún instrumento de navegación para tratar de comprender cómo lo hacían los fenicios y los griegos en el Mediterráneo, o los maorís en el Pacífico hace más de 2.000 años. ¿Cuánto valemós nosotros, los hombres modernos, en comparación con estos héroes del pasado?

Puesto que pretendíamos hacer la travesía como los maorís, ¿por qué no intentarlo sobre una piragua de Prao? Todo se suele basar, principalmente en la estética, por lo que noso-

tros construimos nuestro "multicascos" de madera barnizada, pero con algunos detalles modernos como dos bonitas poleas Harken y Dacron para las velas. De este modo fabricamos un barco pequeño, pero una verdadera joya de la que nos sentimos muy orgullosos. Un artefacto asimétrico de dos cascos de unos 300 kilos cuyo casco principal medía 6,50 metros de largo por 80 centímetros de ancho, con 90 cm de puntal y 30 cm de calado, todo en madera de cedro rojo barnizada, con dos palos: el principal de 7 m y el palo de trinquete de 6, también de madera de cedro, que aunque no eran verdaderos dinamómetros, sí nos daban una idea de la presión del viento, algo muy importante en un artefacto a priori peligroso. Además, estaba dotado de una orza de quilla central de perfil grueso, que podía bajar 1,40 metros de profundidad en caso de condiciones difíciles, y que estaba totalmente recubierto,



tanto en el interior como en el exterior, de fibra de vidrio transparente como la de las tablas de surf.

El Pao es el casco pequeño, de 5,50 m de largo por 35 cm de ancho, que está unido al grande por dos plataformas de 3,60 m en madera de abeto rojo de Finlandia, a modo de verdaderos arcos amortiguadores que trabajan menos sobre las fijaciones. Un buen timón de sable y una redcilla en medio y... ¡he aquí el "Micromégas 3"!

La preparación de la expedición nos llevó seis años, todo según



el diseño de nuestro prototipo, con un equipo logístico cuya puesta a punto se alargó todo ese tiempo. Después vino la construcción, que duró más de un año, y que realizamos en un granero de nuestra propiedad. A continuación, en diciembre de 1998, hicimos 500 millas en el estero de Arcachon viviendo a bordo para probar la "piragua". Ese invierno las temperaturas llegaron a  $-5^{\circ}$  y  $-10^{\circ}$  centígrados. Después tuvimos que perfeccionar nuestros conocimientos de astronomía. Para ello, observamos con mucha atención el cielo para estudiar la posición de los astros, ayudados por libros y tratados de astronomía. Mientras tanto, escribimos el relato de la travesía sobre la lancha de 4 metros en la revista "Le mutins de la mer", publicada por Robert Laffont, para conseguir un poco de dinero. Y, finalmente, el verano de 2002, que por cierto fue muy malo, escoltamos al "Micromégas 3" por el mar hasta las Islas Canarias. Mil quinientas millas en total. ¡Y con un tiempo de perros! Al bajar a lo largo de Portugal llegamos a soportar vientos de fuerza 9, y olas amenazadoras de entre 5 y 8 metros de altura. Afortunadamente, disponíamos de un motor de cinco caballos HB, instrumentos y cartas de navegación. ¡Fue una verdadera prueba para nuestro barco y también para nosotros!



## Las estrellas mandan

Escogimos el 31 de marzo para partir desde Lanzarote, aunque nadie suele hacer la travesía por esas fechas. Pero decidimos hacerlo así para tener una posición precisa de las estrellas, que habría sido imposible en otro momento del año. Con nuestros errores de rumbo y una media aproximada de 5 nudos, habíamos previsto unos 30 días de travesía. La meteo sobre el Atlántico no era buena, pero necesitamos llegar sin que la luna nos molestara para ver bien las estrellas. Por lo tanto, partimos con la luna nueva de abril para llegar a nuestro destino con la siguiente luna nueva. Asimismo, esperábamos alcanzar la isla de La Désirade, en Guadalupe, que tiene una longitud de sólo 3 por 10 kilómetros, para comprobar la precisión de una navegación sin instrumentos.

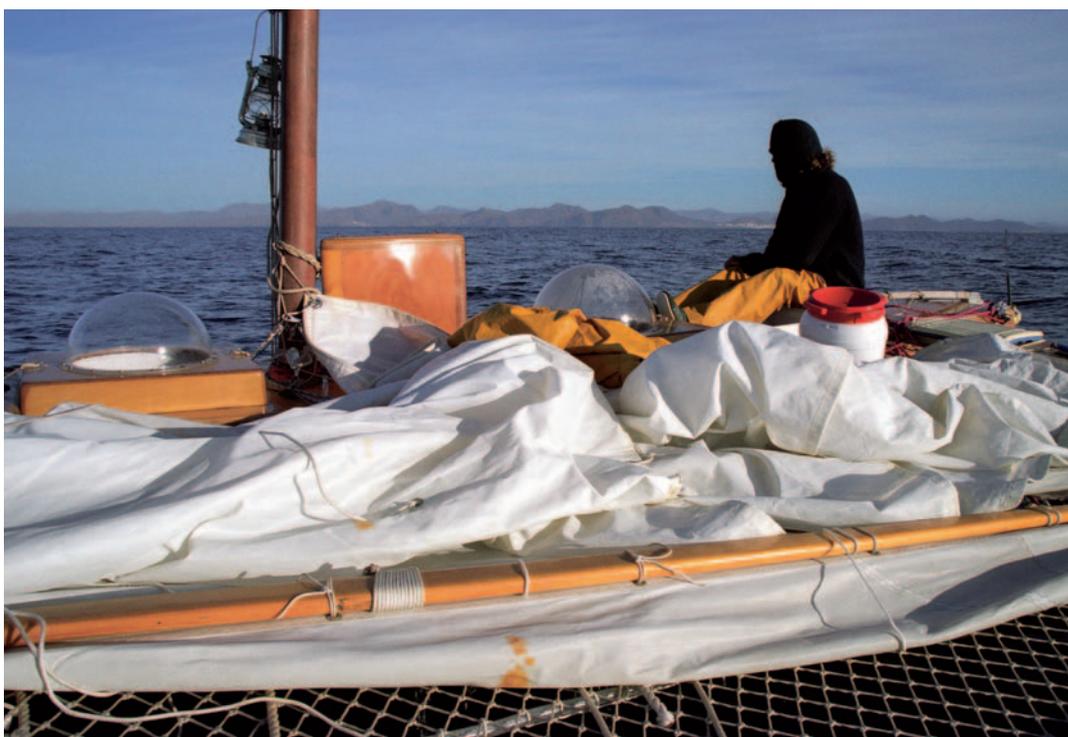
Navegamos, pues, sin brújula ni reloj. Tampoco llevamos ninguna carta ni libro, ni siquiera una guía de las estrellas. La travesía se desarrolló en dos etapas: en primer lugar bajamos hacia el sudoeste para encontrar la latitud de llegada y, después, rumbo oeste para llegar a La Désirade. En esta época, hacia el equinoccio el sol sale por el este y se pone por el oeste, por lo que al principio, por la mañana, dejábamos el sol a 45° por babor. Y por la tarde, a 45° por estribor. Hacia el mediodía resultaba mucho más difícil porque el sol estaba tan alto que no sabíamos su dirección, así que nos guiamos

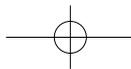
por el viento o las olas. Cuando llegaba la noche la navegación era, en teoría, más fácil puesto que no hay solamente un sol, hay miles: las estrellas. En el hemisferio norte la mejor es la Estrella Polar, que como señala al norte siempre se puede saber la dirección de las demás estrellas o planetas.

A continuación, para ir rumbo al oeste fue necesario dejar el sol detrás de nosotros por la mañana y enfrente por la tarde. Finalmente, como los días iban pasando, nos alejábamos del equinoccio y el sol iba bajando por el norte para salir y ponerse. Y por la noche dejábamos la Estrella Polar por estribor.



Para conocer nuestra latitud yendo hacia el sudoeste descubrimos progresivamente las estrellas del sur que no habíamos visto en Canarias. Especialmente la Cruz del Sur, que tiene la particularidad de brillar mucho y de estar vertical cuando pasa hacia el sur. Verla aparecer subiendo en el cielo fue suficiente para orientarnos bajo la constelación de la Mosca, cuyas dos estrellas superiores debían de estar a la altura entre el horizonte y Accrux, la estrella inferior de la Cruz del Sur. A simple vista bastó para calcular un punto medio. Esto ya lo habíamos observado durante nuestra travesía a bordo del "Micromégas" de cuatro me-





tros, y es además lo que nos dio la idea de emprender esta travesía sin instrumentos de navegación. En ese momento, nos dimos cuenta de que estábamos en la latitud adecuada y eso fue suficiente para hacernos ir rumbo oeste del modo más preciso posible.

De esta manera, para ir a otras islas bastaría con elegir otras estrellas importantes. Esa es la teoría simplificada, pero la verdad es que fue mucho más complicado porque de hecho no estábamos en el Planetarium. En realidad, nos servimos de muchas más estrellas, en particular de todas aquellas que se encuentran sobre el ecuador celeste, y que se ponen por el oeste. En orden, están Sirius, en el Can Mayor, el Baudrier de Orión y Bételgeuse, Procyon en el Can Menor, Regulus y Dénébola en el León, Spica en Virgo y Aries en el Boyero.

### Dura vida a bordo

Pero, por desgracia, hubo una veintena de días muy nublados y tuvimos que detenernos al menos seis por una falta total de visibilidad. No se veía el sol en todo el día, y por la noche la luna sólo aparecía en algún momento. Además, de vez en cuando se



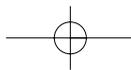
podía ver alguna estrella, pero... ¿cuál era? En estas condiciones tuvimos que elegir entre guiarnos por las olas y el viento, o bien esperar y aprovechar para intentar dormir. Por el sur, el cielo estaba tan cubierto que no pensábamos en otra cosa más que en llegar a La Désirade... pero ¿cuándo?

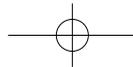
El viento soplaba muy fuerte y el mar estaba totalmente cruzado. ¡Y nosotros dos navegando so-

bre un barquito de 300 kilos! Estábamos agotados y teníamos miedo de todo. Además, era imposible dormir porque el barco se movía demasiado. Lo más duro era no tener reloj ya que con el cielo nublado se pierde la noción del tiempo. ¿Cuánto tiempo tiene uno derecho a dormir mientras el otro está al mando? ¡Y llevar el timón 12 horas al día a bordo de un trozo de madera durante un mes es una verdadera

tortura! Y hay que añadir que el barco era muy incómodo a alta velocidad, se movía mucho y nos obligaba a llevar los impermeables pegados a las piernas, a pesar del calor reinante. ¡Horrible! El "Micromégas 3" podía llegar a puntas de 15-20 nudos, pero nosotros no podíamos soportar ese ritmo. Había que arriar el trapo sobre la redcilla para reducir y después soltarla otra vez, tarea que nos volvía locos. Hacia el mediodía parábamos para darnos un baño, comer, hacer fotos... Lo importante era no romper nada, intentar dormir, secar los efectos personales y, sobre todo, realizar las cuatro tareas periodísticas de a bordo: las filmaciones en vídeo, el reportaje fotográfico, la escritura del diario de a bordo y el registro de todo lo que pasaba en los Minidisques. ¡Todo eso suponía bastante trabajo!

Nosotros, evidentemente, no disponíamos de desalinizador porque no habría tenido sentido en una travesía que se pretendía fuera arcaica. Por lo tanto, embarcamos 90 litros de agua, aunque sólo utilizamos 49 litros, lo que hacía una media de un litro por persona y día. La racionamos en todo momento, puesto que cuando no se cuenta con asistencia hay que prever que se pasará algún momento duro.





Tampoco disponíamos de hornillo a bordo. Comíamos todo en frío, sobre todo gofio, una especie de harina de maíz canaria ligeramente tostada, molida y finalmente mojada un poco para hacer una mezcla. ¡Un alimento medieval! Y 65 latas de sardinas, cuatro kilos de leche en polvo y dos de azúcar. En realidad, no resultó nada caro. Hicimos las compras sólo un cuarto de hora antes de la partida. Y además, pescamos mucho. Algo que siempre es agradable, aunque teníamos que comer el pescado crudo.

### Al final, ¿la gloria?

Como tampoco llevábamos radio ni transistor nos enteramos de la guerra de Irak un mes más tarde que el resto del mundo. Esto demuestra que nuestro viaje fue a través del espacio, no sólo sobre el mar sino por el cielo y en el tiempo. ¡Todo es muy pequeño! Uno se siente tan solo cuando está lejos de la humanidad... Sin comunicaciones, sin los demás, uno no es más importante que un pez que pasa, que un trozo de madera que flota o que la luz rosa de una puesta de sol.

El 27 de abril, tras 27 días en el mar, al fin divisamos tierra, y sentimos entonces el enorme placer



del conquistador. Nos parábamos tan a menudo que pensamos que aún tendríamos para una semana más. Sin brújula ni reloj, no había manera de saber nuestra distancia. Era una isla pequeña, pero ¿cuál? Nos fuimos acercando poco a poco y al final resultó que era La Désirade, justo a la que queríamos llegar. ¡Una precisión sorprendente después de 3.000 millas de desierto sin instrumentos ni

cartas de navegación sobre un barco minúsculo! Seguidamente buscamos un puerto y entramos en Grande Anse. Estábamos como locos de contentos, aunque nadie nos esperaba a la llegada ya que sin patrocinador no suele haber prensa. Esto explica la confidencialidad de nuestra travesía. Es el precio que hay que pagar... Creemos que una navegación de este tipo podría haber interesa-

do al mundo. Del mismo modo que Thor Heyerdahl se convirtió en su época en un héroe mundial con el "Kon Tiki"; y eso que en su travesía teóricamente arcaica, él disponía a bordo de cartas, relojes, sextante y emisor-receptor de radio. Estábamos muy contrariados... En fin, de cualquier modo, lo esencial es hacer las cosas. Lo repetiremos... □

