

Brasil, I parte

SAVEIROS



Por Carlos Vairo

Desde que me dedico al sacrificado deporte de la vela he recorrido en diferentes oportunidades el litoral brasileño. Varias veces en regata, otras en crucero, ya sea a *Angra, Río, Salvador* o como el año pasado, en que la costa brasileña se convirtió en una etapa más, para llegar a la meta final, que era el Mediterráneo.

En todos estos viajes escuché hablar mucho sobre los saveiros y su gente, pero solamente en el último, y por la naturaleza del mismo, ya que se tocaban varios puertos de distintas regiones, pude estudiarlos, navegar en uno de ellos y por sobre todo, vivir con su gente.

Revista Navegar. 1986.

EL ARTE DE NAVEGAR COMO FORMA DE VIDA



Realmente tenía una gran confusión con respecto al término "saveiro", dado que se lo emplea para definir a todo aquel barco a vela utilizado, con distintos fines, a lo largo de la costa.

De la misma manera, si a un pescador se le pregunta el nombre del pescado capturado suele responder "Peixe". Todos son peixe, todos son saveiros.

Es así como la primera vez que vi una escuna, o yate que utilizan para pasear con tremendos motores, me lo presentaron como un saveiro, al igual que las lanchas con vela cangreja de **Salvador** o las de vela latina de los pescadores de **Recife**.

Breve historia del saveiro

El saveiro fue traído de Portugal hacia el siglo XVI, donde era utilizado en la pesca del Savel. Se lo conocía como saveleiro, que luego pasó a ser saveiro.

No era exclusivamente usado para la pesca sino que en él transportaban mercaderías, pasajeros y animales a lo largo de la costa de la península ibérica, entrando en algunos ríos.

Su casco cambió un poco desde aquel entonces, aumentándose el francobordo y reduciéndose su calado. El aparejo tan sólo fue prolongado para adaptarlo a los vientos de la zona y en cuanto al resto, se mantiene como hace 400 años.

El saveiro cumplió una función muy importante no sólo en el transporte, sino también en las batallas por la independencia de Bahía, en las que sirvió como barco de guerra. En 1823 **Joao das Botas** tuvo una flota compuesta de estas embarcaciones con otras mayores como las "Barco" y "Navío".

Clases

Hay varios tipos:

- A) Están los de vela de izar, llamadas de carga con vela áurea, del cual nos preocuparemos en profundidad.
- B) Los de vela de pena (vela latina) o llamados de pesca.
- C) Los de gran porte o "Iate" de paseo, transformados en "escunas" (goletas) que en la actualidad poseen potentes motores además de 2 palos cuya única utilidad es atar la toldilla. Los conocidos como saveiro "Do Morro", que traían parte de carga desde **Gamboa do Morro, Morro de Sao Paulo** y **Cairo a Salvador**

de Bahía, cambiaron sus velas latinas por las áureas y su casco, con una cabina en popa, sigue viéndose por la Bahía de Todos os Santos.

Los de "vela de pena", generalmente usadas para la pesca, son abiertos (sin cubierta), aparejados con una o dos velas latinas y fueron famosos en un tiempo, por su empleo en la pesca en alta mar, en salidas que solían durar 3 a 4 días.

Hay que tener en cuenta, que si una ola rompe sobre la embarcación o ésta escora mucho, se da vuelta hundándose.

Búsqueda de un saveiro

En **San Salvador de Bahía**, que es el estado de Brasil con mayor litoral marítimo, me dirigí a la oficina de Turismo, cerca del "Levador da serra" y al museo antropológico en **Praca Da Se**, para preguntar sobre los mejores lugares en donde podía encontrar saveiros.

Ambos coincidieron, entre otros sitios, en que la rampa del Mercado Modelo era el lugar apropiado, además de ser el más tradicional y seguro. Tras todo un día de espera desde la salida del sol, no vi ni un sólo saveiro. Las velas que aparecían en el horizonte tomaban distintos rumbos.

En cambio pude constatar que, al ser un lugar muy frecuentado por turistas, los robos eran muy frecuentes. En mi caso particular, un frío metálico proveniente de la hoja de una navaja apoyada sobre mi garganta, hizo que no ofrezca la menor resistencia cuando, revisando mis bolsillos, el "hermano negro", se hiciera de 50 Dls.

Meditando sobre lo acontecido, decidí, que a pesar de las advertencias en cuanto a la peligrosidad de la FERIA de **Sao Joaquim**, si extremaba las medidas de seguridad, éste podía ser el lugar ideal para continuar con la búsqueda, ya que desde lo alto del levador pude observar cómo varias velas cangrejas se dirigían hacia ese sitio.

Antes de la salida del sol me encontraba, con unos pocos cruzeiros en el bolsillo, y mis cámaras aseguradas con correas en esta famosa feria - mercado.

Como primera medida di una rápida recorrida dentro del mismo y tras el panorama que se me presentaba, contraté a un fornido negro (Manuel). Este estaba descargando ca-

ñas de azúcar de un saveiro, y le pedí que llevara los canastos con las compras de verdura para el barco.

Elegí un bar, cerca de los corrales de animales vivos, como base de operaciones y para congraciarme con Manuel lo invité a comer un fuerte guiso de feijoo preto, macarrones, papa y bofe acompañado de "cerveja".

Durante los cuatro días que estuve en el mercado, nunca vi un hombre blanco, tanto es así que en una oportunidad se me acercó un policía, para preguntarme qué estaba buscando, con la recomendación de que no me fiase ni de las sombras.

La **Feria de Sao Joaquim** merece la pena ser visitada, es tal vez una de las más grandes y pintorescas que haya visto por todo el mundo. A ella llegan diariamente la más diversa variedad de productos: cestería, alfarería, animales vivos, aves, pescado, especias, verduras, fetiches, ofrecidos en los puestos o por vendedoras ambulantes, además de las ventas al por mayor de las cosechas de temporada, efectuadas en el pequeño puerto de la feria o en los depósitos de verduras que cuentan con techo.

Los puestos se agrupan por producto, es así como hay pequeñas callejuelas donde todos ofrecen "Camarao", en otra pululan las especias y granos, en la calle central están las carnicerías, venta de ropa, artículos de tocador.

Cada tanto un bar con sus carteles del plato del día económico. Por el suelo gran cantidad de desechos más el agua que corre, obliga a caminar sobre tablones, puestos adrede, para no hundirse hasta el tobillo en el barro.

Ahí efectúan sus compras la mayoría de los restaurantes, hoteles y vendedores de la ciudad.

Chicos con carros esperan a un costado para acercar los bultos hasta la puerta principal, donde camionetas ofrecerán sus servicios para el último traslado.

Por la mañana temprano, llegan al puerto saveiros con cargas provenientes de las islas y distintos puertos de la bahía, para descargar y, a veces en el mismo día, zarpar con la virazón que se produce a la tarde.

Ver como un capataz de cuadrilla (con fusta en mano) obliga a sus peones a descargar un saveiro llevando sobre sus cabezas enormes canastos repletos de cocos y con el



agua hasta el cuello, parece una de las escenas tantas veces comentadas en los libros de la colonia sobre la esclavitud. Hubo uno de ellos que protestó, ya que al ser más bajo que los demás, el agua le llegaba a la nariz una vez cargado. El amable capataz le indicó que se parara en puntas de pie, o que se fuese a trabajar en otra cosa (hizo esto último).

Así, uno tras otro, van llegando los saveiros con caña de azúcar, harina, maíz y pequeños animales para volver a zarpar, a veces con carga y otras vacíos, a sus puertos de origen. Conozco a **Geraldo**, dueño del "Aguila do Mar" del cual están descargando cachos de banana mientras él toma unos sorbos de caipirinha antes de partir.

Me entero que va cerca, hacia **Reconcavo**, donde piensa llevar una carga de carbón y madera. Le pregunto si me da pasaje y me contesta que me apure con mi cerveza porque ya salen. Me despido de **Manuel** hasta el día siguiente y me dirijo al puerto. Conozco a dos de sus hijos, **Francisco** y **Max** de 17 y 14 años respectivamente, los cuales trabajan con su padre para aprender el oficio desde hace unos años.

Soltamos amarra y cobro el fondeo que teníamos echado por popa. **Francisco** y **Max** toman largas varas, con las cuales se van empujando hasta dejar el barco fuera del puerto. Entre todos izamos la mayor y ante mi sorpresa veo como al cazar la driza de la verga, también sube el pequeño foque. Es un aparejo de vela cangreja (áurea) realmente primitivo, pienso que se debe haber quedado en su primer paso de evolución, es decir que tiene unos 400 años ya que luego los holandeses lo modificaron haciendo el pico curvo, de esa forma podían mantener la superficie vélica con menor altura de palo.

Además del hecho de no usar botavara, tiene el pujamen suelto. La superficie vélica oscila en los 120 metros cuadrados siendo una vela alta y estrecha: (3 a 4 m. de ancha) y el pequeño foque sirve tan sólo para virar. Las garruchas de éste son de alambre de fardo, mientras que la relinga de la mayor está sujeta al palo por un cabo. Al arriar se baja la verga y en ella se aduja la vela. El foque queda siempre sobre la pequeña cubierta de proa semi-adujado, donde recibe los pisotones de todo el mundo.

"Es así como la primera vez que vi una escuna, o yate que utilizan para pasear con tremendos motores, me lo presentaron como un saveiro, al igual que las lanchas con vela cangreja de Salvador".

"Los saveiros de vela de pena, generalmente utilizados para la pesca, son abiertos, aparejados con una o dos velas latinas y fueron famosos, en un tiempo, por su empleo en la pesca de alta mar, en salidas que duraban tres o cuatro días".

El paño que utilizan es de algodón, en el cual se pueden ver cantidades de parches, a veces se lee algún número de vela, que están obligados a colocar para la regata anual que se celebra en la **Bahía de Todos os Santos** en enero, y atrás algún dibujo.

El palo, de eucalipto, es suficientemente resistente, y tiene la virtud de ser flexible. El resultado es tan bueno que algunos saveiros no poseen obenques. El mástil, que se apoya sobre la quilla, tiene un largo de 4 a 6 metros, más que la eslora.

El aparejo en sí, es mucho más alto que el de la nave de la cual proviene. Esto ha sido una adaptación al medio que le tocó navegar, tratando de aprovechar las suaves brisas que bajan de los morros, aunque también lo pueden hacer con los fuertes vientos procedentes del Sur.

El casco, también de madera, tiene una eslora de 12 a 15 metros, una manga de 4 a 5 y 1,50 metro de puntal. Siguen la relación de 1/3 entre eslora y manga, al igual que las carabelas.

En proa, todos tienen pequeña cubierta que siempre dejan libre, ya que es el lugar que utilizan para las maniobras. Algunos saveiros son totalmente abiertos, otros tienen una cubierta abovedada con dos escotillas en proa, utilizadas para carga o descarga, y una grande en popa frente al coxipit. Este último es muy grande y en él se desarrolla la vida de a bordo. Encontramos un brasero para cocinar, alguna radio, naipes, y demás pertenencias de la tripulación.

—La popa es recta y el timón colgante. El fondo casi plano, le permite vararse con una escora mínima cuando baja la marea, dado que realizan tareas de carga y descarga entre dos mareas.

La obra viva está calafateada y pintada para disminuir los daños del gusano (Broma o Terero), siendo la obra muerta pintada según los gustos del propietario, aunque en forma frecuente. Si participa en la regata anual de saveiros, puede ser que reciba en algunas partes una mano de pintura. **“Estamos tan entusiasmados, que hasta el mástil recibe una mano de pintura, en nuestro afán de dejar todo en perfecto estado para ganar”**, me comenta **Geraldo**, mientras **Max** me pasa un pedazo de carne seca.

Me indican que file un poco la mayor y noto que el cabo es de fibra

de coco, como los de la Polinesia. **Francisco** al verme cómo examinaba el cabo, explica que es muy viejo y pronto lo cambiarán por un moderno cabo de nylon.

Justo con el viento llegan densos nubarrones, que descargan una copiosa lluvia que nos alivia del calor reinante.

Pongo bajo cubierta las cámaras y me apresto a disfrutar de la navegación. El barco arranca y a medida que aumenta la velocidad, un poco de agua pasa por la proa. La escora se va haciendo mayor y por la banda de sotavento va entrando agua. Siento como se acomoda la madera estibada en el interior y le aconsejo a **Geraldo** que fije un poco la escota y, riéndose me contesta que me quede tranquilo. El barco es muy seco y se trata sólo de un chubasco que no va a durar mucho, por lo que conviene aprovecharlo para salir de sotavento de la costa.

Al rato, ya con sol, navegamos a un largo a 5 ó 6 nudos, y mientras **Max** prepara café, le pregunto si alguna vez había pensado en ponerle motor. Según **Geraldo**: *“Ganarse la vida con este tipo de trabajo es difícil. Calculo que deben quedar unas 300 embarcaciones. Hace un tiempo con la competencia de la ruta y el camión nos habíamos quedado virtualmente sin nada para transportar, pero luego la gente comprendió que había mercaderías que no necesitaban ser llevadas con tanta rapidez y volvió a utilizarlos.”*

“En ese entonces varios amigos propietarios de saveiros, los vendieron y se asociaron para comprar camiones. Llegué a pensar en colocarle un motor, pero eso encarecería el viaje y nunca podría competir con el camión, así es que me limité a esperar. Ahora llevamos todo aquello que los comerciantes por razones de precio y volumen, no justifican transporte terrestre”.

La navegación nocturna por la **Bahía de Todos os Santos** no es muy segura, ya que nadie pudo vencer a estos marinos de poner las luces reglamentarias. Cada tanto la **Capitanía dos Portos** sale a ver el cumplimiento de las disposiciones y como por encanto, todos van prendiendo sus faroles.

Si alguno no lo tiene, la contestación es siempre la misma: **“Cayó al mar por una tormenta o se rompió”**. Las reglas difieren un tanto de las que debimos estudiar. Así es que, por ejemplo, si uno en su barco es-

cucha a otro aproximarse no importa quien tiene derecho de paso, el que avista o escucha a otro debe maniobrar para evitar el abordaje, dado que es muy probable que tanto el patrón como los tripulantes estén durmiendo. Esto es común que suceda porque en las calmas se espera con todo izado, además no hay que olvidar los efectos del cansancio, combinado con la **“cachaça”**.

Ya entrada la noche arribamos a nuestro destino. Ante mi sorpresa se trata de un astillero de saveiros. Hay varios (5) iguales en distintas etapas de construcción.

Las herramientas de trabajo son una sierra, varias hachas y martillos. Ver como manejan el hacha es increíble. La quilla suele ser de **Sucupira** o cualquier madera dura, también usada para el timón. Emplean la **Jataipeba** para la obra viva y **Jaquirá** para el resto, aunque en el peor de los casos se use eucalipto o pino, depende esencialmente del presupuesto del que lo encarga.

Las cuadernas las tallan en maderas que ya poseen forma aproximada. Las maderas de **Olandi** y **Corduri** también son empleadas, pero con menos frecuencia, ya que son más finas y caras.

El saveirista

La **Bahía de Todos os Santos** fue descubierta por **Américo Vespucio** en 1501. Lleva este nombre por haber sido justamente en el día de Todos los Santos cuando la flota entró en estas tranquilas aguas. Recién en 1549 se funda y construye la ciudad de **San Salvador** por el primer gobernador de Brasil, **Tomé de Souza**. Siendo la capital hasta 1763, año en que el Vice Reinado se traslada a Río de Janeiro. El puerto de **Salvador** se convierte en la puerta principal para el ingreso de esclavos negros en América del Sud.

Sólo en el siglo pasado hicieron entrada más de 5 millones de negros, traídos de diferentes puntos del Africa.

Cada grupo era portador de creencias y costumbres similares, pero no iguales, por lo que se creó una rica y variada mezcla de cultos, que al ser prohibidos e impuesta la religión católica, tomaron elementos de ésta; pero siempre, aunque en forma oculta, continuaron con sus ritos.

A través del tiempo se fueron cruzando con los aborígenes y los blancos, formándose los mestizos y los mulatos.



Hoy en día, los saveiristas son casi todos mestizos. Marineros natos, viven en el mar desde pequeños, aprendiendo el arte de navegar de sus padres. Basan toda su vida en relación al mar, llegando a conocer a la perfección los vientos y secretos de la Bahía.

Hay que verlos llegando a la **Rampa do Mercado Modelo** con todo el paño, en el momento justo arrían y con la estropada entran por la pequeña boca del puerto y atracan.

Por la tarde cuando zarpan, después de la una, se los ve impulsándose con las varas para situar el barco en la boca, izar las velas y esperar la virazón para alejarse.

Por lo general, son hospitalarios y siempre dispuestos a dar una mano, aunque también están los otros, con fama de peleadores, no muy honestos, que promueven luchas de **capoeira** acompañada por compases afro-brasileños con **Berimbau**, donde la inseparable navaja entra en escena en el momento más inesperado.

Aconsejo al turista no sacar fotos en los mercados durante estos "shows" salvo que se cuente con el consentimiento de los presentes (la mayoría buscados por delitos) o se esté acompañado con alguien importante del ambiente.

Pero como siempre, si uno no permite que tomen demasiada confianza, es decir manteniendo cierta distancia, y no entrometiéndose por demás, se es por lo general respetado y es muy probable que se termine trabajando amistad con ellos.

Se creen tan bravos que el solo escuchar este hecho anecdótico los pinta de cuerpo entero: "Un estudiante de Derecho llega de **Recife** para pasar unos días con su familia en **Itaparica**, se dirige a un saveirista en el Mercado Modelo que, con pocas ganas de trabajar y ganar lo justo, espera algún cliente al que pueda sacarle algunos "contos" de más. Le pide al marinero que lo cruce a la isla, demostrando su prosapia para impresionarlo. Este le contesta que deberá pagar un sobreprecio, ya que no tiene intenciones de llevarlo. Enojado, el futuro abogado lo amenaza con darle un escarmiento si no acata sus órdenes de inmediato. El saveirista con una sonrisa le responde: "No lo creo posible ya que mi saveiro no es tan grande como para que suba tanta gente"

Creo que otra forma de conocerlos,

Se descarga un saveiro en la feria de Sao Joaquim. Esta feria es, seguramente, una de las más pintorescas del mundo, a ella llega diariamente la más diversa variedad de productos. Al fondo, un moderno buque de carga marca un contraste muy común en Brasil.

"Ver cómo un capataz de cuadrilla, con fusta en mano, obliga a sus peones a descargar un saveiro llevando sobre sus cabezas enormes canastos repletos de cocos, con el agua hasta el cuello, parece una escena de los libros sobre la esclavitud."

EL ARTE DE NAVEGAR COMO FORMA DE VIDA

es a través de los nombres de las embarcaciones:

Senhor de Bonfin, Agila de Mar, Avellaría, Alegria do Porto, Bon Joses dos Navegantes, Bon Suceso, Boa Fe, Beija Flor, Bon Jesus, Consolheiro, Sao Pedro dos Navegantes, Sao Pedro da Boa Sorte, Sombra da Lua, Santo Antonio Brande, Santo Antonio da Barra, Deus te guie, Gostosa, Goldfinhe, Medusa, Maria da Luz, Maricas, Mulata, Natal, Nossa Senhora d'Ayuda, Nova Vida, Nova Esperança do Benfin, Paciencia, Deus Dara, Recanto da Lua, Rainha das Aguas, Viva, Vontade de Deus.

En realidad no es que sean muy religiosos, sino que son muy supersticiosos y tienen una gran confusión con todos los cultos y la religión católica, adoptando las creencias que más les conviene.

La muerte de un saveirista

Ruy Barbosa, viejo pescador de saveiro con vela latina, me cuenta que como ya están cerca sus últimos días, le pidió a la esposa que lo entierren como a un saveirista, al igual que su padre.

Procedente de una antigua familia saveirista, aprendió el oficio de su abuelo y las viejas tradiciones de su bisabuelo. A sus hijos ya no les interesa la vela para trabajar, sino que compraron un "camión".

Ruy acepta todo con mucha tranquilidad, piensa que tal vez las condiciones de vida mejoren para ellos, pero seguro que no lo van a lograr en cuanto a paz y tranquilidad interior. Así sigue pensando y charlando tranquilamente, mientras con mirada perdida en el horizonte, como la de todo pescador, (diría marino) fuma un cigarro.

A medida que pasa el tiempo me impaciento y le pregunto cómo son los funerales. Se acuerda de hace mucho tiempo cuando tenía alrededor de 24 años, eso fue en 1945 ó 46 (... "se había terminado la gran guerra"...).

Por la noche se escuchó el toque por el cual se avisa que un saveiro se hacía a la mar. Llamó la atención porque sus notas eran tristes y melancólicas.

El saveiro iba a llevar el ataúd con su antiguo patrón.

Por la mañana tocó nuevamente en despedida al viejo marino, llamando a los amigos y compañeros para que

lo acompañen hasta su última morada en **Mar Grande**.

Cuando alguien muere ahogado, en casi todo el N.E. brasileño tienen la costumbre de poner a flotar un plato en el mismo lugar y a la misma hora de ocurrido el accidente. Lo siguen mediante una canoa u otro tipo de pequeña embarcación y cuando éste se detiene quiere decir que en el fondo está el cuerpo.

En sí, lo único que hacen es seguir las corrientes, pero éstas distan mucho de las que hay en el fondo. Dicen que los resultados son buenos, aunque lo dudo mucho. He visto que se prenden velas sobre ellos y los dejan a la deriva. ¿Cuánto de ritual hay en cada cosa que hacen?

Escuché de un marino esta vieja leyenda:

"En las noches de luna, a horas inciertas, quien mira el mar puede encontrarse con que van surgiendo de las aguas viejos barcos, hace tiempo desaparecidos. Desde los reinos de **Iemanjá**, esta noche volverán los viejos marinos muertos en el mar. Cruzarán con sus velas fosforescentes la bahía en una rápida regata que no dura más que pocos minutos, con un viento frío. Después, las almas de los barcos volverán a sus viejos esqueletos. En sus viejas creencias, sostienen que los barcos nacen, viven y mueren, **Janaina** los está esperando de vuelta de este rápido paseo por el mundo de los vivos. Va a aparecer todo como un sueño por la rapidez en que transcurre, pero no, son los viejos amigos que pasan a saludarnos".

A **Edilio Ferreira**, dueño del saveiro "Cliper" le escuché cantar mientras los peones descargaban el barco en la Feria de **Sao Joaquim**. "*Es dulce morir en el mar! en las ondas verdes del mar*". Le pregunto el porqué de esta canción y me contesta que tan sólo la escuchó muchas veces en boca de su padre y del abuelo y se refiere a que no hay nada mejor que ir a parar a los brazos de **Iemanjá**, de largos cabellos perfumados.

Regata de saveiros

Anualmente la Marina brasileña organiza una regata en homenaje del Saveiro y lo que representó en la historia del Brasil.

Se la llama "**Joao das Botas**" en recuerdo del almirante que tanto hizo para la Independencia del Brasil, utilizando flotas de saveiros.

Se celebra hacia fines de enero, por lo general el último domingo del mes, teniendo como lugar de partida las inmediaciones del **Puerto de la Barra**.

Lo principal en esta regata es la participación y no tanto el resultado, ya que todo el mundo recibe algo. Los dueños una medalla, la tripulación, algo de dinero y todos los barcos que finalizan la regata, una subvención para que puedan reparar daños o solventar un poco la preparación.

Todos los problemas y peleas derivados de la competencia se solucionan con un vaso de **caipirinha**, teniendo todo un año para reconciliarse hasta la próxima regata.

Una corbeta de la Marina sirve de Comisión de Regatas y da las señales de partida con un tiro de cañón para las distintas clases, juntándose entre 150 a 200 participantes.

En las inmediaciones se ven cantidad de barcos repletos de gente que, con **caipirinha** y música, van a seguir el desarrollo de la regata, alentando a sus amigos. El recorrido hace que los barcos pasen cerca de distintos puntos de la costa, congregando gran cantidad de espectadores.

Se ven a los saveiros participantes con muchas banderas y se nota que la mayoría de ellos fueron pintados para esta ocasión.

Primero parten los saveiros de gran porte, los que fueron transformados en escunas, en los cuales se pueden ver los preparativos de gran cantidad de caipirinhas, instrumentos musicales y en uno de ellos observé cómo salía humito de la barba-coa puesta en popa. La tripulación sobrepasa holgadamente las 15 personas (llegué a contar 24 en el que me pareció más poblado).

La clase "B" está compuesta por los saveiros de vela de izar o de carga. En esta clase participaron 46 embarcaciones.

Es realmente un hermoso espectáculo ver como todos fondeados en la línea de largada, esperan la señal para izar la vela y recoger el fondeo. En breves instantes, todos con sus velas áureas y pequeños focos al tope, empiezan a moverse. Al principio todos juntos, los gritos y exclamaciones son de variado contenido, y me hacen recordar a las clásicas partidas de handicap, con pedidos de agua por todas partes, con los infaltables paracaidistas que con malas, son capaces de recorrer toda

la línea poniendo cara de no entender nada, cuando de los insultos pasan a arrojarles cuanto cosa haya sobre el barco, desde huevos hasta las manijas del molinete.

A los 15 ó 20 minutos de largada, se nota ya claramente cómo los mejores se van distanciando y comienza una competencia de quién molesta más al otro.

Se tiran los barcos encima, no siendo raro ver una colisión entre los punteros para definir la situación. He llegado a ver cómo un tripulante saltó a bordo de otro saveiro para golpear a su timonel. Según explicaciones posteriores, éste era responsable de una colisión sufrida un rato antes.

Para nosotros la regata terminó bastante rápido, ya que estábamos tan entusiasmados por ver las otras largadas y los acontecimientos en la punta, nos embarrancamos en un arrecife y hubo que esperar la pleamar. Por suerte no hubo daños que lamentar, aunque me dio lástima por la tripulación, que había preparado el barco cambiando motores, cabos viejos, cosido de velas, revisado las drizas y, sobre todo, pintado el barco hasta el mástil.

El tercer tiro es para los saveiros de vela de pena (latina) usados para la pesca. Son mucho más chicos, con un mástil bien en proa.

La última señal indica la largada de los saveiros de vela de pena con dos palos (portan dos velas latinas). Realmente son muy raros de ver, también se lo utiliza para pesca, aunque desconozco las causas de esta preferencia por parte de los pescadores. Algunos de ellos me dijeron que es más fácil la maniobra, pero habiéndolos navegado, comprobé que lo único más fácil es hundirse si no se fila la vela a tiempo, o se lleva a alguien acostumbrado a adrizar colgándose del cabo que funciona como trapecio.

Una vez realizadas las 7 millas de recorrido, hay gran fiesta y baile, entrega de premios. Algunos se van para sus puertos de amarre y a medida que llegan a sus respectivos fondeaderos, dan comienzo las fiestas locales.



"La quilla suele ser de sucupira o cualquier madera dura. Emplean la jataipeba para la obra viva y jaquirá para el resto. Las cuadernas las tallan en maderas que ya poseen la forma aproximada".

"La popa es recta y el timón colgante. El fondo, casi plano, le permite vararse con una escora mínima cuando baja la marea, dado que realizan tareas de carga y descarga entre dos mareas".



